ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ : ಹೈದರಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಅನುಲಕ್ಷಿಸಿ ಒಂದು ಅಧ್ಯಯನ

ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಸಾದರ ಪಡಿಸಿದ ಪಿಎಚ್. ಡಿ. ಮಹಾಪ್ರಬಂಧ

ಸಂಶೋಧಕ

ಬೊಮ್ಮನಗೌಡ ಪಾಟೀಲ

ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕರು

ಡಾ|| ತಳವಾರ ಸಾಬಣ್ಣ

ಉಪನ್ಯಾಸಕರು,

ಕರ್ನಾಟಕ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ

ಕಿತ್ತೂರ ರಾಣಿ ಚೆನ್ನಮ್ಮಾ ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಕೇಂದ್ರ

ಬೆಳಗಾವಿ.

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಧ್ಯಯನ ವಿಭಾಗ

ಸಮಾಜ ವಿಜ್ಞಾನಗಳ ನಿಕಾಯ

ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ ವಿದ್ಯಾರಣ್ಯ

ಆಗಸ್ಟ್ 2002

33

ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ: ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಅನುಲಕ್ಷಿಸಿ ಒಂದು ಅಧ್ಯಯನ

ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಸಾದರ ಪಡಿಸಿದ ಪಿಎಚ್. ಡಿ. ಮಹಾಪ್ರಬಂಧ

ಸಂಶೋಧಕ

ದೊಡ್ಡನಗೌಡ ಪಾಟೀಲ

ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕರು

ಡಾ|| ತಳವಾರ ಸಾಬಣ್ಣಾ

ಉಪನ್ಯಾಸಕರು,
ಕರ್ನಾಟಕ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ
ಕಿತ್ತೂರ ರಾಣಿ ಚೆನ್ನಮ್ಮಾ ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಕೇಂದ್ರ
ಬೆಳಗಾವಿ.

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಧ್ಯಯನ ವಿಭಾಗ
ಸಮಾಜ ವಿಜ್ಞಾನಗಳ ನಿಕಾಯ
ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ ವಿದ್ಯಾರಣ್ಯ

ಆಗಸ್ಟ್, 2002

ಅರ್ಪಣೆ

ಪ್ರೀತಿಯ ತಂದೆ-ತಾಯಿಗಳಿಗೆ

ಘೋಷಣಾ ಪತ್ರ

''ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ : ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಅನುಲಕ್ಷಿಸಿ ಒಂದು ಅಧ್ಯಯನ.'' ಎಂಬ ವಿಷಯದ ಕುರಿತು ಡಾ॥ ತಳವಾರ ಸಾಬಣ್ಣಾ ಅವರ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನದಲ್ಲಿ ಸಂಶೋಧನಾತ್ಮಕ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿ ಈ ಮಹಾಪ್ರಬಂಧವನ್ನು ಪಿಎಚ್.ಡಿ. ಪದವಿಗಾಗಿ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದ್ದೇನೆ.

ಈ ಮಹಾಪ್ರಬಂಧವನ್ನು ಇದುವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಪದವಿ ಅಥವಾ ಡಿಪ್ಲೋಮಾಗಳಿಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಿಲ್ಲ ಅಲ್ಲದೇ ಇದು ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಇಡಿಯಾಗಿ ಅಥವಾ ಬಿಡಿಯಾಗಿ ಪ್ರಕಟಗೊಂಡಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಇದು ನನ್ನ ಸ್ವತಂತ್ರ ಸಂಶೋಧನ ಅಧ್ಯಯನವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಈ ಮೂಲಕ ಪ್ರಮಾಣೀಕರಿಸುತ್ತೇನೆ.

ದಿನಾಂಕ : 14-08-2002

ಸ್ಥಳ : ಬೆಳಗಾವಿ.

(ದೊಡ್ಡನಗೌಡ ಪಾಟೀಲ)
ಸಂಶೋಧಕರು

ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕರ ಪತ್ರ

"ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ : ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಅನುಲಕ್ಷಿಸಿ ಒಂದು ಅಧ್ಯಯನ" ಎಂಬ ವಿಷಯದ ಕುರಿತು ದೊಡ್ಡನಗೌಡ ಪಾಟೀಲ ಅವರು ನನ್ನ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನದಲ್ಲಿ ಸಂಶೋಧನಾತ್ಮಕ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿ ಈ ಮಹಾಪ್ರಬಂಧವನ್ನು ಪಿಎಚ್.ಡಿ. ಪದವಿಗಾಗಿ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಈ ಮಹಾಪ್ರಬಂಧವನ್ನು ಇದುವರೆಗೆ ಯಾವುದೇ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಪದವಿ ಅಥವಾ ಡಿಪ್ಲೋಮಾಗಳಿಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪಡಿಸಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೇ ಇದು ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಇಡಿಯಾಗಿ ಅಥವಾ ಬಿಡಿಯಾಗಿ ಪ್ರಕಟಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಇದು ಅವರ ಸ್ವತಂತ್ರ ಸಂಶೋಧನ ಅಧ್ಯಯನವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಈ ಮೂಲಕ ಪ್ರಮಾಣೀಕರಿಸುತ್ತೇನೆ.

ದಿನಾಂಕ : 14-08-2002.

ಸ್ಥಳ : ಬೆಳಗಾವಿ.

(ಡಾ|| ತಳವಾರ ಸಾಬಣ್ಣಾ)

ಮಾರ್ಗದರ್ಶಕರು

Dr. Talwar Sabanna

ಕೃತಜ್ಞತೆಗಳು

ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದಲ್ಲಿ ಸಂಶೋಧನಾ ನಡೆಸಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟ ಈ ಹಿಂದೆ ಕುಲಪತಿಗಳಾಗಿದ್ದ ಡಾ|| ಚಂದ್ರಶೇಖರ ಕುಂಬಾರ ಇವರಿಗೆ, ಅಧ್ಯಯನ ಪೂರೈಸಲು ಪ್ರೊತ್ಸಾಹ ನೀಡಿದ ಈಗಿನ ಕುಲಪತಿಗಳಾದ ಡಾ|| ಲಕ್ಕಪ್ಪಗೌಡ ಇವರಿಗೆ ಹೃತ್ಪೂರ್ವಕ ಕೃತಜ್ಞತೆಗಳು.

ಅಧ್ಯಯನದ ಆರಂಭದಿಂದಲೂ ಸೂಕ್ತ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನಿತ್ತು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಿದ ಡಾ|| ಬಿ. ಶೇಷಾದ್ರಿ, ಪ್ರೊ|| ಟಿ. ಆರ್.ಚಂದ್ರಶೇಖರ, ಮತ್ತು ಡಾ|| ಚಂದ್ರ ಪೂಜಾರಿ ಅವರಿಗೆ ಉಪಕೃತ.

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜ್ವಲಂತ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿ ಕಾಡುತ್ತಿರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತು ಸಮರ್ಥವಾಗಿ ಸಂಶೋಧನಾ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲು ಪ್ರೀತಿಯಿಂದ, ಆತ್ಮೀಯವಾಗಿ ಸಲಹೆ, ಚರ್ಚೆಯೊಂದಿಗೆ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ ಮಾಡಿದ ಡಾ|| ತಳವಾರ ಸಾಬಣ್ಣಾ ಅವರಿಗೆ ಚಿರಋಣಿ.

ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಲಹೆ-ಸಮಾಧಾನಗಳನ್ನಿತ್ತ ಡಾ|| ಎಚ್. ಬಿ. ವಾಲಿಕರ, ಡಾ|| ಜಿ. ಕೆ. ಬೂದೆಪ್ಪ, ಪ್ರೊ|| ಎಚ್. ಆರ್. ವೆಂಕಟೇಶ ಮತ್ತು ಪ್ರೊ|| ಎ. ಎಮ್. ಗಾಯಕವಾಡ ಅವರಿಗೆ, ಈ ಮಹಾಪ್ರಬಂಧಕ್ಕೆ ಅನ್ಯಜ್ಞಾನ ಶಿಸ್ತುಗಳ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ ಹಂಪಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ ಧಾರವಾಡ ಮತ್ತು ಸ್ನಾತಕೋತ್ತರ ಕೇಂದ್ರ ಬೆಳಗಾವಿ ಗ್ರಂಥಾಲಯ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗಕ್ಕೆ,

ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ದೃಢ ವಿಶ್ವಾಸವನ್ನು ತುಂಬುತ್ತಿದ್ದ ಡಾ|| ಕೃಷ್ಣ. ಜಿ, ಡಾ|| ಕುಮಾರ, ಆರ್. ಶಿವರಾಜ ಮತ್ತು ಎಚ್. ಬಸವರಾಜ ಮೊದಲಾದ ಗೆಳೆಯರಿಗೆ.

ಸದಾ ನನ್ನ ಶ್ರೇಯಸ್ಸನ್ನೇ ಬಯಸುವ ಅಣ್ಣನಾದ ಡಾ|| ಕೆ. ಎನ್. ಪಾಟೀಲ, ಮಾವನವರಾದ ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಸ್. ದಡ್ಡಿ ಹಾಗೂ ನಮ್ಮ ಅಣ್ಣನ ಮಗಳಾದ ಪಾರ್ವತಿಗೆ,

ನನ್ನ ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರ ನೀಡಿದ ಪ್ರೀತಿಯ ಹೆಂಡತಿಯಾದ ಶ್ರೀಮತಿ ವಿಜಯಲಕ್ಷ್ಮಿ ಮತ್ತು ಚಿರಂಜೀವಿ ಗೌತಮ್ ಅವರಿಗೆ,

ಅಕ್ಷರ ಜೋಡಣಿ ಹಾಗೂ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಟೈಪಿಂಗ್ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟ ಅನೀಲ ಬ. ಮೋದಗಿ, ಶ್ರೀ ಗಣೇಶ ಝೆರಾಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ಡಿ. ಟಿ. ಪಿ. ಸೆಂಟರ್, 4370/ಎ1, ಚವ್ಹಾಟ ಗಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ಇವರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಅಧ್ಯಯನದುದ್ದಕ್ಕೂ ಸಲಹೆ-ಸಹಕಾರಗಳನ್ನಿತ್ತ ಬಂಧು-ಮಿತ್ರರರಿಗೆಲ್ಲಾ ಅನಂತ ಕೃತಜ್ಞತೆಗಳು.

ದೊಡ್ಡನಗೌಡ ಪಾಟೀಲ

-: ಪರಿವಿಡಿ :-

-: ಕೋಷ್ಟಕಗಳ ಸೂಚಿ :-

4.15 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ನೋಂದಣಿಯಾದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1970-1998

4.16 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ನೋಂದಣಿಯಾದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1970-1998

4.17 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1971-2000

4.18 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1971-2000

4.19 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ - ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿಯ ಏರಿಕೆ/ ಇಳಿಕೆ, 1971-2000

4.20 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ - ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿಯ ಏರಿಕೆ/ ಇಳಿಕೆ, 1971-2000

4.21 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಬದಲಾವಣೆ, 1971-2000

4.22 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1971-2000

4.23 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1971-2000

4.24 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1971-2000

5.4 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಈ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಇಳಿಕೆ/ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ, 1971-2001

5.5 ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, 1971-2001

5.6 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ಸಂಖ್ಯೆ, 1971-2001

5.7 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1991-2001

5.8 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1991-2001

5.9 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1971-2001

5.10 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1971-2001

5.11 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿಯ ಏರಿಕೆ/ ಇಳಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ, 1971-2001

5.12 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಇಳಿಕೆ/ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ, 1971-2001

5.13 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, 1971-2001

5.14 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು, 1971-2001

6.1 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು, 1971-2001

6.2 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು, 1971-2001

6.3 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1971-2001

6.4 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ, 1971-2001

6.5 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ, 1971-2001

6.6 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ, 1971-2001

6.7 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ, 2000-2001

6.8 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ, 2000-2001

6.9 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಕೃಷಿ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ, 2000-2001

6.10 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ, ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ, 2000-2001

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ 1997
27 ಜಿಲ್ಲೆಗಳು



ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ



ಅಧ್ಯಾಯ -1

ಪ್ರವೇಶ

ಪ್ರವೇಶ

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆರ್ಥಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಜೀವಾಳವಿದ್ದಂತೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ಕೊರತೆಯು ಆರ್ಥಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಕುಂಠಿತಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. ಮಾನವನ ಬದುಕು ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಾಗಲು ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅತ್ಯವಶ್ಯಕ. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸದೇ ಯಾವದೇ ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾರಣ ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ವಿವಿಧ ವಲಯಗಳ ಅಬಿವೃದ್ದಿ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಮೂರು ಪ್ರಕಾರಗಳಿವೆ. ಒಂದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು, ಎರಡನೇಯದು ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹಾಗೂ ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು. ಪ್ರಸುತ್ತ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಗತಿಶೀಲತೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ.

1.1. ಅಧ್ಯಯನ ವಿಷಯದ ಸಮಸ್ಸೀಕರಣ:

ರಾಷ್ಟ್ರದ ಆರ್ಥಿಕ ಕಲ್ಯಾಣವು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮಟ್ಟದ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ಕಲ್ಯಾಣವು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮಟ್ಟದ ಮೇಲಲ್ಲದೇ ಅದರ ವಿತರಣೆಯ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆಯಾಗಿದೆ. ದುರಾದೃಷ್ಟವಶಾತ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಫಲ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ಜನರಿಗೆ ಸಮವಾಗಿ ವಿತರಣೆಯಾಗಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ.

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಭಾರತ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತಿವಾಗಿರದೆ ಇವುಗಳು ಜಾಗತಿಕ ಸಂಗತಿಗಳಾಗಿವೆ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿವೆ. ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಿಯೇ ಶ್ರೀಮಂತ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಾದ ಅಮೇರಿಕಾ, ಇಂಗ್ಲೆಂಡ್, ಫ್ರಾನ್ಸ್, ಇಟಲಿ, ಮುಂತಾದವುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಸಮಸ್ಯೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಸಮಾಜವಾದಿ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಾದ ರಶೀಯಾ ಮತ್ತು ಚೀನಾಗಳು ಸಹ ಈ ಸಮಸ್ಯೆಯಿಂದ ಮುಕ್ತವಾಗಿಲ್ಲ (Koropeckyi, 1972 :68). ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರದಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪತೆ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲಾ. ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯಿಂದ ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಉದ್ಭವಿಸುತ್ತವೆ. ''ಅಸಮಾನತೆಯು ಸಾಮಾಜಿಕ ಉದ್ವೇಗ ಮತ್ತು ಹಿಂಸೆಗೂ ಮೂಲವಾಗಬಹುದು'' (ಸೇನ್, 1995 : 93).

ಹದಿನೆಂಟನೇಯ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಿದ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕ್ರಾಂತಿಯಿಂದಾಗಿ ಬಹುತೇಕ ಯುರೋಪ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಅಮೇರಿಕದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಂಡವು. ಆದರೆ ಏಷಿಯಾ, ಆಫ್ರಿಕಾ, ದಕ್ಷಿಣ ಅಮೇರಿಕಾದ ಬಹುತೇಕ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಗೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕ್ರಾಂತಿಯ ಲಾಭ ದಕ್ಕದೇ ಬಡ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಾಗಿಯೇ ಉಳಿಯಲ್ಪಟ್ಟವು. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ಶ್ರೀಮಂತ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಬಡರಾಷ್ಟ್ರಗಳೆಂದು ಗುರುತಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಪ್ರಗತಿ ಹೊಂದಿದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಉತ್ತರಾರ್ಧಗೋಳದಲ್ಲಿ, ಪ್ರಗತಿ ಹೊಂದದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ದಕ್ಷಿಣಾರ್ಧಗೋಳದಲ್ಲಿ ಉಳಿದುಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಈ ಎರಡು ಗೋಳಾರ್ಧಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಅಪಾರವಾದ ಅಂತರಗಳು ಗೋಚರಿಸುತ್ತವೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ನಡುವಿನ ಆರ್ಥಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕೇವಲ ಉತ್ಪಾದನಾ ವಲಯಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಸಿಮೀತವಾಗಿರದೇ ಅದು ಅನುಭೋಗದ ಪ್ರಮಾಣ, ಸಾಮಾಜಿಕ ವಲಯ, ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆ, ತಲಾವರಮಾನ ಮುಂತಾದ ಎಲ್ಲಾ ವಲಯಗಳಿಗೂ ವ್ಯಾಪಿಸಿರುವುದು ವಾಸ್ತವಿಕ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ.

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು 1950 ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡಿವೆ. ಆದ್ಯಾಗ್ಯೂ ಪಾಶ್ಚಿಮಾತ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಯೋಗ ಕ್ಷೇಮದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ 1930 ರ ದಶಕದಲ್ಲಿಯೇ ಗಮನ ನೀಡಿದ್ದವು (ನಾಥ್, 1970 : 247). ಜಾಗತಿಕ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕುರಿತಂತೆ ಅನೇಕ

ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರು, ಅಧ್ಯಯನಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದು ಅವರಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖರೆಂದರೆ ಮಿರ್ಡಾಲ್ (1957), ಹರ್ಷಮನ್ (1959), ವಿಲಿಯಂ ಸನ್ (1965), ಕುರುಝನೆಟ್ಸ್ (1969). ಈ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶವೆಂದರೆ, ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭದ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ, ಆರ್ಥಿಕತೆಯು ಉನ್ನತ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ತಲುಪಿದ ನಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಕುಗ್ಗುತ್ತವೆ.

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವ ವಿಶಾಲ ರಾಷ್ಟ್ರವಾದ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಬಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯು ಸಾಮಾನ್ಯ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ. ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕಾಲದಿಂದ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಭಿನ್ನವಾಗಿದೆ. ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಗಳ ನಡುವಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಹಲವಾರು ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದರೂ ಸಹ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ ಎಂದು ಸಂಪತ್ (1977), ನಾಯರ್ (1983) ಮತ್ತು ತಿವಾರಿ (1985) ಅಧ್ಯಯನಗಳು ತೋರಿಸಿ ಕೊಟ್ಟಿವೆ. ಹಾಗೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗೆ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಿ, ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ಕುಗ್ಗಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿವೆ. ಭಾರತ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಪಡೆದ ದಿನದಿಂದಲೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ನಡೆದಿದ್ದರೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳ ತೀವ್ರತೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ನಾಲ್ಕನೇಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಯಿತು. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರವು 1968 ರಲ್ಲಿ ವಾಂಛೋ ಮತ್ತು ಪಾಂಡೆ ಸಮಿತಿಗಳನ್ನು ರಚಿಸಿತು. ಈ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸುವ ಕಾರ್ಯವು ಸಹ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು (ರಾವ್, 1984). ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು 1970ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಕ್ಷೇತ್ರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಾದ 'ಬರಗಾಲ ಪೀಡಿತ ಪ್ರದೇಶ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ (ಡಿ. ಪಿ. ಎ. ಡಿ. ಎ), ಸಮುದಾಯಕ ಪ್ರದೇಶಾಭಿವೃದ್ಧಿ (ಸಿ. ಎ. ಡಿ), ಬುಡಕಟ್ಟು ಪ್ರದೇಶಾಭಿವೃದ್ಧಿ (ಟಿ. ಎ.ಡಿ), ಸಮಗ್ರ ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ (ಐ. ಆರ್. ಡಿ. ಪಿ), ಕನಿಷ್ಟ ಅವಶ್ಯಕತೆಯ

(ಎಮ್. ಎನ್. ಪಿ) ಮುಂತಾದ ಕ್ಷೇತ್ರಾಧಾರಿತ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಲ್ಲಿ ತರಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರಗಳು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ಕುಗ್ಗಿಸಲು ಹಲವಾರು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದ ನಂತರವೂ ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ, ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ತೀವ್ರಗೊಳ್ಳುತ್ತಲೇ ನಡೆದಿವೆ. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ನೀತಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದು ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಟ್ಟಿಗಂತೂ ಹೊಸದೇನೂ ಅಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಸರ್. ಎಂ. ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯಾ ಮತ್ತು ಇಸ್ಮಾಯಿಲ್‌ರವರ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೇ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ನೀತಿಗಳು ರೂಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟವು. 1910 ರಲ್ಲಿ ಸರ್. ಎಂ. ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯನವರಿಂದ ಉದ್ಘಾಟಿತವಾದ 'ಮೈಸೂರ ಆರ್ಥಿಕ ಸಮ್ಮೇಳನ' ದೊಂದಿಗೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಯೋಜಿತ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಯುಗ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಅಂದರೆ ಸುಮಾರು ತೊಂಭತ್ತು ವರ್ಷಗಳು ಗತಿಸಿದರೂ ಸಹ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮತೋಲನವನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗಳು, ಅದರ ಕಾರಣಗಳು ಮತ್ತು ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಅನೇಕ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ವಿವರಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿವೆ (ಶೇಷಾದ್ರಿ 1991 ; ಅಬ್ದುಲ್ ಅಜೀದ್ 1985 ; ಹೇಮಲತಾರಾವ್ 1985 ; ಸುಧೀರ ಕೃಷ್ಣ 1996 ; ಜೆ. ಕೃಷ್ಣ 2000).

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ನಿವಾರಣೆಗಾಗಿ ಭಾರತ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರಗಳು ಹಲವಾರು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಂಡಿದ್ದರೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಲೇ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುವುದನ್ನು ಹಲವಾರು ಅಧ್ಯಯನಗಳು ತಿಳಿಸಿ ಕೊಟ್ಟಿವೆ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವ ಭಾರತದ ಅರ್ಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕಾಡುತ್ತಿರುವ ಈ ಅಸಮಾನತೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಯಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯವೂ ಸಹ ಇದರಿಂದ ಹೊರತಾಗಿಲ್ಲಾ. ಯಾವುದೇ ಬೃಹತ್ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಪ್ರಜ್ಞಾ ಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ನಿವಾರಿಸದಿದ್ದಲ್ಲಿ ಆ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಐಕ್ಯತೆಗೆ ಧಕ್ಕೆ ಉಂಟಾಗುವದರಲ್ಲಿ ಸಂದೇಹವೇ ಇಲ್ಲ. ಜಾರ್ಖಂಡ ಚಳುವಳಿಯು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ

ವಿರುದ್ಧದ ಪ್ರತಿಭಟನೆಯಾಗಿದೆ (ಶರ್ಮ, 1976). ಹಾಗೇ ರಾಜ್ಯವೊಂದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತೊಲಗಿಸಿದೇ ಹೋದರೆ ರಾಜ್ಯದೊಳಗಿನ ಪ್ರದೇಶವಾರು ಗಲಭೆಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕತಾವಾದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಪುಷ್ಟಿ ದೊರೆತಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಕರ್ನಾಟಕವು ಇಂತಹ ಹಲವಾರು ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿದೆ. ಮುಂಬೈ - ಕರ್ನಾಟಕ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರಿತ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರವು ತಮ್ಮ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯವೆಸಗುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುವ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರಾಜ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಹಕ್ಕೊತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದು.

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯು ಜನತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಪ್ರಜ್ಞೆ ಸ್ಫೋಟಗೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಿ ಸಮಾನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ನಡೆದ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ವರಮಾನ, ಬಂಡವಾಳ, ಕೃಷಿ, ಕೈಗಾರಿಕೆ ಮುಂತಾದ ಮಾನದಂಡಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ವಿವರಿಸಿವೆ. ಆದರೆ, ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅವಶ್ಯಕವಾದ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತು ಅಧ್ಯಯನಗಳು ನಡದೇ ಇಲ್ಲಾ ಎನ್ನುವರಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ ವಿರಳವಾಗಿವೆ. ಈ ಕುರಿತು ನಡೆದ ಅಧ್ಯಯನಗಳು 1980 ಮತ್ತು 1990 ರ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತವೆ. ಉಳಿತಾಯವು ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಕುರಿತು ಯಾವ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ನಡೆದಿಲ್ಲ. ಈ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮತೋಲನ ಕುರಿತು ಸಮಗ್ರ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ನಡೆಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಹೊಂದಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶವೆಂದು ಗುರುತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ಬೀದರ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ರಾಯಚೂರು, ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ - ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸುವ ಒಂದು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಕೇಂದ್ರ ಬಿಂದುವಾಗಿದ್ದು ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಲ್ಲದೆ ಇತರ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಾದ ಕೃಷಿ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ವ್ಯಾಪಾರ ಮುಂತಾದ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳು ಕಷ್ಟ ಸಾಧ್ಯವೆನ್ನಬಹುದು. ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ಸಾಮಾನ್ಯ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಡುವೆ ನಿಕಟವಾದ ಸಂಬಂಧವಿದೆ ಎಂದು ಹಲವಾರು ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಗುರುತಿಸಿವೆ (Hilhorst. J. 1969 : 190 : Bhagat, 1983 : 59 : Tewari, 1984 ಮತ್ತು Hemalata, 1984 : 307). ಆದುದರಿಂದ ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳೊಂದಿಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಹೋಲಿಸುವ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಕುಗ್ಗುತ್ತಿವೆಯೋ ಅಥವಾ ವಿಸ್ತ್ರತಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆಯೋ ಎಂಬುವುದನ್ನು ತಿಳಿಯುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

1.2. ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶಗಳು :

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಂತರ-ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡುವ ಪ್ರಸ್ತುತ ಪ್ರಬಂಧವು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಉದ್ದೇಶಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

1. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಹಾಗೂ ಅದರ ಆಳ ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಕುರಿತು ಐತಿಹಾಸಿಕ ಹಿನ್ನಲೆ ಕಂಡು ಕೊಳ್ಳುವುದು.

2. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಂತರದ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಗುರುತಿಸುವುದು.

3. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸಂಪರ್ಕಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ಅಭ್ಯಸಿಸುವುದು.

4. ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸುವುದು.

5. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ನಿವಾರಣೊಪಾಯಗಳನ್ನು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸುವುದು.

1.3. ಪೂರ್ವ ಕಲ್ಪನೆಗಳು :

ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಿರುವ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿರುವಂತೆ ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಕೆಲವು ಪೂರ್ವ ಕಲ್ಪನೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

1. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಸಮಾನತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಐತಿಹಾಸಿಕವಾಗಿ ಅನೇಕ ಮೂಲ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

2. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಮಂದಗತಿಯ ಕಾರಣ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

3. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗಳನ್ನು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ಅಸಮಾನತೆ ಇದೆ.

1.4. ಅಧ್ಯಯನ ಸ್ವರೂಪ, ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಮತ್ತು ಮಹತ್ವ :

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳು ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಹಾಗೂ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ, ಕಾಲಾವಧಿ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸುವ ಒಂದು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿ, ಆಂತರಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಐದು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ(ಬಳ್ಳಾರಿ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ರಾಯಚೂರು, ಕೊಪ್ಪಳ ಮತ್ತು ಬೀದರ್) ಇರುವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂತರಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿವೆಯೋ ಅಥವಾ ತೀವ್ರಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆಯೋ ಎಂಬುವುದನ್ನು ಸಹ ಪರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕಾಲಾವಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 1999-2000 ದ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಆದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಗುರುತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಭಾರತದ ಚಾರಿತ್ರಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಇದ್ದರೂ, ನಾಲ್ಕನೇಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ (1969-74) ಯಲ್ಲಿ ಈ ಸಮಸ್ಯೆ ನಿವಾರಣೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒತ್ತನ್ನು ನೀಡಲಾಯಿತು. ಆದ್ದರಿಂದ 1970 ರ ನಂತರದ ಅವಧಿಯನ್ನು ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಹಾಗೂ ಇಲ್ಲಿವರೆಗೂ ನಡೆದ ಅಧ್ಯಯನಗಳು 1980 ಮತ್ತು 1990 ರ ದಶಕಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತಗೊಂಡಿವೆ. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಈ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಉಳಿತಾಯದಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಗುರುತಿಸಲು ವಿಫಲವಾಗಿವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ

1990-2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿಯನ ಕೊರತೆಯನ್ನು ತುಂಬಲು ಮತ್ತು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಉಳಿತಾಯದಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಗುರುತಿಸಲು ಸಮಗ್ರ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆಯಾ ಕಾಲದ ವಸ್ತು ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಅರಿಯಲು 1971, 1981, 1991 ಮತ್ತು 2001 ಜನಗಣತೆಯ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಮೂರು ದಶಕಗಳ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಈ ಸಂಶೋಧನಾ ಪ್ರಕರಣವು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಈ ಮಹಾ ಪ್ರಬಂಧವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ಐದು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ಕೊಪ್ಪಳ, ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ (2001 ರಲ್ಲಿ ಹರಪನಳ್ಳಿ ತಾಲೂಕ ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ) ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ. ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಾದ ಮೈಸೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. 1997 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೊಸದಾಗಿ ಏಳು ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ರಚಿಸಿದ ಕಾರಣ ಪ್ರಸ್ತುತ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಐದು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿವೆ. ಆದರೆ ಅಧ್ಯಯನದ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ರಾಯಚೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಒಟ್ಟಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಗುರುತಿಸಲು, ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಲು ಮತ್ತು ನಿವಾರಣೋಪಾಯಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದು ಪರಿಹಾರಾತ್ಮಕ ಸಂಶೋಧನೆಯೊಂದಿಗೆ, ಕ್ರಿಯಾತ್ಮಕ ಸಂಶೋಧನೆ ಸಹ ಆಗಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಹೊಸದಾದ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡುವುದರ ಮೂಲಕ ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಪಡೆಯುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರದ, ರಾಜ್ಯದ ಐಕ್ಯತೆಗೆ ಧಕ್ಕೆ ತರುತ್ತಿದೆ. ಇಂತಹ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿ, ಸರಕಾರ ಅವುಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕವಾಗಿ ಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಂತರದ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ, ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಭಿನ್ನವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಏಕರೂಪತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ ನೀತಿ ನಿರೂಪಣೆಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸರಿ ಹೊಂದಲಾರವು. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಮಾನತೆಗಾಗಿ ಕ್ಷೇತ್ರಧಾರಿತ ಜಿಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆಗಳು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆ, ನೀತಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ಅನುಕೂಲಕರವಾಗುವಂತೆ ನಿವಾರಣೋಪಾಯಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಬಂಧವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಯೋಜನಾ ನೀತಿ-ನಿರೂಪಕರಿಗೆ ಉಪಯುಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ.

1.5. ಅಧ್ಯಯನ ವಿಧಾನ :

ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಬಿವೃದ್ಧಿ ಸೂಚ್ಯಂಕದ ಮೂಲಕ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಗತಿಶೀಲತೆಯನ್ನು ಮಾಪನ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಸಂದರ್ಭಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಮೈಸೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಈ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಅನುಷಂಗಿಕ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಕಟಿತ ಮತ್ತು ಅಪ್ರಕಟಿತ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಅನುಷಂಗಿಕ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರಕಾರದ ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ, ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಪ್ರಕಟಣೆಗಳು, ರಾಜ್ಯ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯ ಮತ್ತು ಲಾಟರಿ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ, ಕರ್ನಾಟಕ ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರಸರಣ ನಿಗಮ, ಜಿಲ್ಲಾ ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಾರ್ಯಾಲಯ, ಸರಕಾರಿ ವರದಿಗಳು, ಸರಕಾರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳು ಮತ್ತು ಜನಗಣತಿ ವರದಿಗಳಿಂದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆ.

ಈ ಸಂಶೋಧನಾ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಅನುಪಾತ, ಕೋ - ಎಫಿಸಿಯೆಂಟ್ ಆಫ್ ವೇರಿಯೆಷನ್ (ಸಿ. ವಿ), ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರ ಮತ್ತು ಸೂಚಿಗಳಂಥಹ ಉಪಕರಣಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ, ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ಅಧ್ಯಯನ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಅಂಕಿ - ಅಂಶಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿದೆ. ಅಂಕಿ - ಅಂಶಗಳ ಆಧಾರವಾಗಿರುವ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಯಾವ ಮಿತಿಗಳು ಇರುತ್ತವೆಯೋ ಈ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೂ ಆ ಮಿತಿಗಳು ಇವೆ

1.6. ಅಧ್ಯಯನಗಳ ವಿನ್ಯಾಸ :

ಈ ಸಂಶೋಧನಾ ಪ್ರಬಂಧವು ಒಟ್ಟು ಎಂಟು ಅಧ್ಯಾಯಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಮೊದಲ ಅಧ್ಯಾಯವಾದ 'ಪ್ರವೇಶ' ಸಂಶೋಧನಾ ಅಧ್ಯಯನದ ಉದ್ದೇಶ, ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಮಹತ್ವಗಳ ಕುರಿತು ವಿವರಣೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಎರಡನೇಯ ಅಧ್ಯಾಯವು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಪರಿಭಾವನೆ, ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಮತ್ತು ನಿದರ್ಶನಾತ್ಮಕ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿವೆ. ಮೂರನೇಯ ಅಧ್ಯಾಯವು 'ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಕ್ಷಿ ನೋಟ' ವಾಗಿದ್ದು ಇದು ಅಧ್ಯಯನ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಒಂದು ಸೂಕ್ಷ್ಮ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಸ್ಥಿತಿ - ಗತಿಗಳನ್ನು ನಾಲ್ಕನೇಯ ಅಧ್ಯಾಯವಾದ 'ಸಾರಿಗೆ' ಯಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಸಂಶೋಧನಾ ಅಧ್ಯಯನದ ಐದನೇಯ ಅಧ್ಯಾಯವಾದ 'ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ' ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿಗೆ ಕುರಿತಾದ ವಿವರಣೆಯನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಮತ್ತು ಅದರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಳನ್ನು ಆರನೇಯ ಅಧ್ಯಾಯವಾದ 'ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ' ಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಏಳನೇಯ ಅಧ್ಯಾಯದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ವಿವರಸಿದರೆ, ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಗುರುತಿಸಿದ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಶೋಧನಾ ಫಲಿತಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ನೀತಿ-ನಿರೂಪಣಾ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಎಂಟನೇಯ ಅಧ್ಯಾಯವು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ – 2

ಸೈದ್ಧಾಂತಿಕ ಮತ್ತು ನಿದರ್ಶನಾತ್ಮಕ ಅಧ್ಯಯನ

ಸೈದ್ಧಾಂತಿಕ ಮತ್ತು ನಿದರ್ಶನಾತ್ಮಕ ಅಧ್ಯಯನ

ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಾಯವನ್ನು ಎರಡು ಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮೊದಲ ಭಾಗವಾದ ಸೈದ್ಧಾಂತಿಕ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕುರಿತು ಪರಿಭಾವನೆ, ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಇದರ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಆಪೇಕ್ಷಿತ ಮುಂತಾದ ವಿವರಣೆ ಇದೆ. ಎರಡನೇ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಕುರಿತಂತೆ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.

ಭಾಗ-1

2.1. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕುರಿತು ಪರಿಭಾವನೆ :

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕುರಿತು ಪರಿಭಾವನೆ (ಚಿಂತನೆ) ಯನ್ನು ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರದಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕುರಿತು ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಚಿಂತನೆಗಳು ನಡೆದರೂ ವಿದ್ವಾಂಸರು ಸ್ಪಷ್ಟವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿಲ್ಲವೇನೋ ಎನಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಪರಿಭಾವನೆಯನ್ನು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ, ಆರ್ಥಿಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು, ಇತ್ಯಾದಿ ಪದಗಳಿಂದಲೂ ಗುರುತಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮೇಲಿನ ಎಲ್ಲಾ ಪದಗಳೂ ಸೇವೆಯನ್ನೇ ಸೂಚಿಸುತ್ತವೆ. ಅಂದರೆ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಬೇಕಾಗುವ ಎಲ್ಲಾ ಮೂಲ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯ ಅಥವಾ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವೆಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳ ಎನ್ನುವ ಪರಿಭಾವನೆಯನ್ನು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಪರಿಭಾವನೆಗೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದವರಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖರು ಎಚ್. ಡಬ್ಲ್ಯೂ. ಸಿಂಗರ್‌ರವರು, ''ಮೂಲಭೂತ

ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರಮಾಣದ ಹೂಡಿಕೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಅದು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕವಲ್ಲ ಎಂದು ಅವರು ಗುರುತಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಂದರೆ ಅವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಂತೆ ಯಾವುದೇ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಅದು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ಕೇವಲ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ವೆಚ್ಚದ ಸ್ವರೂಪದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ'' (ಎಚ್. ಡಬ್ಲ್ಯು. ಸಿಂಗರ್,1951). ಅಂದರೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣವು ಉತ್ಪಾದನಾ ಕಾರ್ಯ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಅದು ವಸ್ತುಗಳ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ನೇರ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವುದಿಲ್ಲ.

ಸಿಂಗರ್‌ರವರು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಎರಡು ಪ್ರಮುಖ ಲಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಈ ರೀತಿ ಗುರುತಿಸುತ್ತಾರೆ. ಮೊದಲನೇಯದಾಗಿ, ಅವು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕವಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅನುಭೋಗಕ್ಕಾಗಿ ಯಾವ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಅವು ಉತ್ಪಾದಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೂ ಎರಡನೇಯದಾಗಿ, ಅವು ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ವೆಚ್ಚದ ಸ್ವರೂಪದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅವು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸಿಂಗರ್‌ವರ ಈ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಬಹುತೇಕ ವಿದ್ವಾಂಸರು ಒಪ್ಪುತ್ತಾರೆ.

ರ್‍ಯಾಗ್ನರ್ ನರ್ಕ್ಸ್ (1955) ರವರ ''ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವ (Under development) ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಬಂಡವಾಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ಸಮಸ್ಯೆ.'' ಎನ್ನುವ ಕೃತಿಯು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕುರಿತು ಮಹತ್ವದ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಇವರು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳ ಎನ್ನುವ ಪದವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನರ್ಕ್ಸ್‌ರವರ ಪ್ರಕಾರ '' ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ಅನೇಕ ಪ್ರಕಾರದ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದ ಖಾಸಗಿ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಮೂಲ ಆಧಾರವಾಗಿದೆ'' (ರ್‍ಯಾಗ್ನರ್ ನರ್ಕ್ಸ್, 1955 : 248) ಎಂದು ತಿಳಿಸುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆ ಅದರ ಮುಖ್ಯ ಲಕ್ಷಣ ತಿಳಿಸುತ್ತಾ ಅದರ ಸ್ವರೂಪವು ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ

ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಅಂದರೆ ಸಾರಿಗೆ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ನೀರು ಸರಬರಾಜು ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಗುರಿಯುನ್ನು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಹೂಡಿಕೆ ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ.

ನರ್ಕ್ಸ್‌ರವರು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಹಲವು ಲಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ.

1. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯವು ಯಾವುದೇ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಅವಶ್ಯಕ.
2. ಅವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವು ವೆಚ್ಚದಾಯಕವಾಗಿದ್ದು ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.
3. ಪರಿಪಕ್ವತೆಗೆ ದೀರ್ಘ ಅವಧಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ.
4. ಬಾಹ್ಯ ಮಿತವ್ಯಯಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುತ್ತದೆ.

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯ ಕುರಿತು ರೋಸ್ಟೋ ಮತ್ತು ಹರ್ಷಮನ್‌ರವರು ಸಹ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವೆಂದೇ ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ. ತಾಂತ್ರಿಕವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ವಿಸ್ತರಣೆಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅಂದರೆ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ, ಮುಂತಾದವುಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಬೇಕು. ಈ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಬಿವೃದ್ಧಿಯಾಗುವುದರಿಂದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಹಾಗೂ ಸ್ವದೇಶಿಯ ಕಚ್ಚಾ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಕನಿಷ್ಟ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುವಂತಾಗುತ್ತದೆ (ರೋಸ್ಟೋ 1964). ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ್ದಾಗಿರುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ಸೃಷ್ಟಿ ಮತ್ತು ಪ್ರತಿಫಲಕ್ಕೆ ದೀರ್ಘ ಅವಧಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅವರು ತಿಳಿಸುತ್ತಾರೆ.

ಹರ್ಷಮನ್‌ರವರು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಕುರಿತು ಈ ರೀತಿ ತಿಳಿಸುತ್ತಾರೆ. ಯಾವ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಲ್ಲದೇ ಪ್ರಾಥಮಿಕ, ದ್ವಿತೀಯ ಮತ್ತು ತೃತೀಯ ವಲಯದ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಂಥವುಗಳಿಗೆ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳ ಎಂದು ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದು

ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ, ಆರೋಗ್ಯ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ನೀರಾವರಿ ಮುಂತಾದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸುತ್ತಾ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿಗಳು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಹೃದಯಗಳು ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ (ಹರ್ಷ್ ಮನ್, 1958 : 83).

ಯಾವುದೇ ಸೇವೆಯು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದಲ್ಲಿ ಸೇರಬೇಕಾದರೆ ಅದು ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲು ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸುವಂತಿರಬೇಕು. ಹಾಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ನಿಯಂತ್ರಣಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟರಬೇಕು ಮತ್ತು ಆಯಾತ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವಂತಿರಕೂಡದು, ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ಸೃಷ್ಟಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಯು ತಾಂತ್ರಿಕ ವಿಭಜನೆಗೆ ಒಳಪಡಬಾರದು (ಹರ್ಷಮನ್, 1958 : 84) ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ.

ರೋಜೆನ್‌ಸ್ಟನ್ ರೋಡನ್‌ರವರ ಪ್ರಕಾರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಸೇವೆಗಳು ಪರೋಕ್ಷ ಉತ್ಪಾದಕತೆ ಹೊಂದಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ದಿರ್ಘಾವಧಿಯ ನಂತರ ಅವುಗಳಿಂದ ಪ್ರತಿಫಲ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಈ ಸೇವೆಗಳು ಇತರ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತವೆ. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ಎಲ್ಲಾ ಮೂಲ ಸೇವೆ (ಶಕ್ತಿ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ) ಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಹೂಡಿಕೆಗಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಇವುಗಳನ್ನು ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯೊಳಗೆ ಸೃಷಿಸಬೇಕು ಹಾಗೂ ಇಂತಹ ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ದೀರ್ಘಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. (ರೊಜೆನ್‌ಸ್ಟೆನ್ ರೋಡನ್, 1984 : 435) ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ.

ರೋಡನ್‌ರವರು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಲಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

1. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಹೂಡಿಕೆಗಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು.

2. ಇವು ದೀರ್ಘಕಾಲ ಬಾಳಿಕೆ ಬರುವಂತಿರಬೇಕು.

3. ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ದೀರ್ಘಕಾಲ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

4. ಇವುಗಳನ್ನು ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ.

ಪ್ರೊ. ವಿ. ಕೆ. ಆರ್. ವಿ. ರಾವ್‌ರವರ ಪ್ರಕಾರ ''ಉತ್ಪಾದನಾಂಗಗಳ ಪೂರೈಕೆಯ ಸ್ಥಿತಿಸ್ಥಾಪಕತ್ವವನ್ನು ತಿಳಿದು ಕೊಳ್ಳಲು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆವಶ್ಯಕ ಸಾಧನವಾಗಿದೆ. ಉತ್ಪಾದನಾಂಗಗಳ ಕಡಿಮೆ ಪೂರೈಕೆಯ ಸ್ಥಿತಿಸ್ಥಾಪಕತ್ವವು ಬೇಡಿಕೆಯಿಂದ ನಿರ್ಬಂಧಿಸಲ್ಪಡುವುದಿಲ್ಲ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೊರತೆಯಿಂದ ನಿರ್ಬಂಧಿಸಲ್ಪಡುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಇದರಿಂದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಬಿವೃದ್ಧಿಗೆ ತಡೆಯುಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದ ಬೇಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಉಂಟಾದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗಿ ಉತ್ಪಾದಕರಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಪೂರೈಕೆಯನ್ನು ಸಮಗೊಳಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ (ಪ್ರೊ. ವಿ. ಕೆ. ಆರ್. ವಿ. ರಾವ್ 1981 ; 9) ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ.

ಮೇಲಿನ ವಿದ್ವಾಂಸರ ಒಟ್ಟು ಚಿಂತನೆಯಿಂದ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಒಟ್ಟಾರೆ ಲಕ್ಷಣಗಳನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಗುರುತಿಸಬಹುದು.

1. ಅತ್ಯವಶ್ಯಕ ಆದರೆ ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕವಲ್ಲ :

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕವಲ್ಲ, ಆದರೆ ಯಾವುದೇ ವಸ್ತುವಿನ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಇವು ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಅಂತಿಮ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ನೇರವಾಗಿ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಉತ್ಪಾದಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಇವು ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ವೆಚ್ಚದ ಸ್ವರೂಪದಲ್ಲಿದ್ದು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನಿಡುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಅವು ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ವಸ್ತುಗಳಿಂದ ಭಿನ್ನವಾಗಿರುತ್ತವೆ.

2. ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪೂರ್ವಾಪೇಕ್ಷಿತವಾಗಿರುತ್ತವೆ:

ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಬೇಡಿಕೆಗಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ಸೃಷ್ಟಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪೂರ್ವಾಪೇಕ್ಷಿತವೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅದು ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಲ್ಲದೇ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ವಿಸ್ತರಣೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಸಾರಿ ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದರೆ ಹೂಡಿಕೆದಾರರಿಗೆ ಬೃಹತ್ ಉತ್ಪಾದನಾ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೈಕೊಳ್ಳಲು ಉತ್ತೇಜಿಸುವ ಮೂಲಕ ತಮ್ಮ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುತ್ತವೆ. ಆದರೆ, ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ದೀರ್ಘಾವಧಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅವು ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕಾದ ಸೇವೆಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಉದಾ : ರೈಲ್ವೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ನೀರಾವರಿ, ಆಣೆಕಟ್ಟು ಮುಂತಾದವುಗಳು.

3. ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಬರುವುದಿಲ್ಲ:

ಇದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮತ್ತೊಂದು ಲಕ್ಷಣ (ನರ್ಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ಹರ್ಷಮನ್‌ರವರು ಪ್ರತಿಪಾದಿಸಿದ್ದಾರೆ). ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ವಿದೇಶಗಳಿಂದ ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ, ಅವುಗಳನ್ನು ಆಂತರಿಕವಾಗಿಯೇ ಸೃಷ್ಟಿಸಬೇಕು. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ರಸ್ತೆಗಳು, ರೈಲ್ವೆ ಮುಂತಾದವುಗಳನ್ನು ದೇಶಿಯ ನೆಲದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಆಂತರಿಕವಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ಈ ವಾದವು ಎಲ್ಲಾ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿಯು ಸತ್ಯವೆನಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ, ಮುಂದುವರಿದ ಇಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಪ್ರಕಾರದ ಶಕ್ತಿ-ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ.

4. ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ್ದಾಗಿದೆ:

ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಗುಣಧರ್ಮವೆಂದರೆ, ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ್ದಾಗಿದೆ (ಹಷ್‌ಮನ್ ಪ್ರತಿಪಾದಿಸಿದ್ದಾರೆ). ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ತಾಂತ್ರಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತಮ ನಿದರ್ಶನ.

ಅಂದರೆ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಮತ್ತು ಸ್ವಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪವಾಗಿ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಸಲ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ರೈಲ್ವೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮುಂತಾದವುಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಏಕಕಾಲಕ್ಕೆ ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ವಿಭಜಿಸಿ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಈ ವಾದ ಅಷ್ಟೇನೂ ನಿಜವೆನಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ವಿಕೇಂದ್ರೀಕೃತವಾಗಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು ಉತ್ಪಾದಿಸಲು ಸಾಧ್ಯ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ : ಜಲ, ಗೋಬರ್ ಗ್ಯಾಸ್, ಸೂರ್ಯಶಾಖ ಮುಂತಾದವುಗಳಿಂದಲೂ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದಿಸಲು ಸಾಧ್ಯ, ಆದರೂ ಸಹ ವಿಕೇಂದ್ರಿಕೃತ ಪದ್ಧತಿಯ ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚ ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ್ದಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು ಕನಿಷ್ಠ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇರುತ್ತದೆ.

5. ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ಪೂರೈಕೆ :

ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣವು ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಹಾಗೂ ಹೂಡಿಕೆದಾರರಿಗೆ ತೀವ್ರ ಪ್ರತಿಫಲ ನೀಡಲು ಅಸಮರ್ಥವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ದಿಮೆದಾರರು ಇವುಗಳನ್ನು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಇಷ್ಟಪಡುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಸರಕಾರವೇ ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ಮೇಲೆ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡುವುದು ಅವಶ್ಯಕತೆವೆನಿಸುತ್ತದೆ.

ಐತಿಹಾಸಿಕವಾಗಿ ಗಮನಿಸಲಾಗಿ ಸರಕಾರವೇ ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ತಟಸ್ಥನೀತಿ ಆಚರಣೆಯಲ್ಲಿರುವ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಹ ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದ ಅಥವಾ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಆಡಮ್‌ಸ್ಮಿತ್‌ರವರ ಪ್ರಕಾರ ಸಾರ್ವಭೌಮತ್ವ ಅಥವಾ ಕಾಮನ್‌ವೆಲ್ತ್‌ದ ಮೂರನೇಯ ಹಾಗೂ ಕೊನೆಯ ಕರ್ತವ್ಯವೆಂದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಮಾಡುವುದು. ಈ

ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದು, ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿ ಅಥವಾ ಸಾಮಾನ್ಯ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಸಮೂಹದಿಂದ ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ಸಂರಕ್ಷಣೆಯನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಬಾರದು. ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ರಾಜ್ಯದ ಕರ್ತವ್ಯವಾಗಿದೆ (ಆಡಮ್‌ಸ್ಮಿತ್ 1883) ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಇವರು ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಪೂರೈಸುವಲ್ಲಿ ಸರಕಾರದ ಪಾತ್ರದ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಒತ್ತು ನೀಡಿದ್ದಾರೆ.

ಆದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಮೇಲ್ಲೆ ಖಾಸಗಿ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಅಲ್ಲಗಳೆಯಲಾಗಿಲ್ಲ. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಜಾಗತೀಕರಣ, ಉದಾರಿಕರಣ ಮತ್ತು ಖಾಸಗೀಕರಣದ ನೀತಿಯ ಅನುಷ್ಟಾನದಿಂದ ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವಲಯವು ಸಹ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ.

2.2. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿ:

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವ ಯಾವ ಸೇವೆಗಳು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ ಎಂಬುವುದರ ಬಗೆಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರಲ್ಲಿ ಒಮ್ಮತ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ, ಶಕ್ತಿ ಶಿಕ್ಷಣ, ಕಾನೂನು ಮತ್ತು ಸುವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯಗಳು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆಂದು ಹಲವು ತಜ್ಞರ ಅಭಿಮತವಾಗಿದೆ. ಸಿಂಗರ್ (1951: 7) ರವರು ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ ಸೇವೆಗಳು, ವಸತಿ, ಸಾರಿಗೆ, ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ನೀರಾವರಿಯನ್ನು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ನರ್ಕ್ಸ್ (1955: 46-47) ರವರು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು, ತರಬೇತಿ, ಯೋಜನೆಗಳು, ನೀರು ಸರಬರಾಜು, ಶಕ್ತಿ ಸ್ಥಾವರಗಳು, ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳು, ಶಾಲೆಗಳು ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಮೂಲಸೇವೆಗಳು ಇವು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯುಕ್ತತೆಗಳಾಗಿವೆ ಎಂದು ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ನಾರ್ಥ್ (1964 : 44) ರವರು ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್, ಇನ್ಸೂರನ್ಸ್, ಅಂಚೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು, ದಾಸ್ತಾನು ಮಳಿಗೆಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಆರ್ಥರ್ ಲೆವಿಸ್ (1966 : 97) ರವರ ಪ್ರಕಾರ ಬಂದರಗಳು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಾಹನ ಸಾರಿಗೆ, ನೀರಾವರಿ, ಚರಂಡಿ ಯೋಜನೆಗಳು, ಹೊಸ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಸಂಶೋಧನ ಸರಕಾರಿ ಇಲಾಖೆಗಳು, ಉದಾ : ಕೃಷಿ, ಕೈಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಶೋಧನ ಇಲಾಖೆಗಳು ಮುಂತಾದವುಗಳು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಇವರು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ವಿಶಾಲ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ರೋಸ್ಟೊ (1964 : 25) ರವರು ಸಾರಿಗೆ ನಿರ್ಮಾಣ, ಸಾಕ್ಷರತೆ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕ ತರಬೇತಿದಾರರು, ಶಕ್ತಿ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು ಮತ್ತು ಹರಿಯುವ ಕಾರ್ಯನಿರತ ಬಂಡವಾಳ ಇವುಗಳೆಲ್ಲವನ್ನು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಹರ್ಷಮನ್ (1958 : 83) ಪ್ರಕಾರ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಶಕ್ತಿ ಇವೆರಡು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಹೃದಯವಿದ್ದಂತೆ. ಆದರೆ ವಿಶಾಲ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಕಾನೂನು ಮತ್ತು ಸುವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆರೋಗ್ಯ, ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ, ಶಕ್ತಿ ನೀರುಸರಬರಾಜು ಮುಂತಾದವುಗಳು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ.

ಕಿಂಡಲ್ಬರ್ಗರ್ (1958 : 36) ರವರು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನಡುವೆ ವ್ಯತ್ಯಾಸವನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಸ್ಥಾವರ, ಶಿಕ್ಷಣ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆರೋಗ್ಯ ಮುಂತಾದವುಗಳು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳ ಮತ್ತು ಬಂದರು, ರೈಲ್ವೆ, ರಸ್ತೆಗಳು, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಪೈಪಲೈನ್ಸ್, ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಮಿಶನ್ ಲೈನ್ಸ್, ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲ, ಸರಕಾರಿ ಕಟ್ಟಡಗಳು, ಅಗ್ನಿ ಶಾಮಕ ಮತ್ತು ಪೊಲೀಸ್ ರಕ್ಷಣೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಮುಂತಾದವುಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ.

ಪ್ರೊ. ವಿ. ಕೆ. ಆರ್. ವಿ. ರಾವ್ (1981:9), ಇವರು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒಂಭತ್ತು ಪ್ರಕಾರಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇವು 42 ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.

1. ಸಾರಿಗೆ (Transport) : ರಸ್ತೆಗಳು, ರೈಲ್ವೆ ಹಡಗು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ರೇವು ಪಟ್ಟಣಗಳು, ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ, ಸಾರಿಗೆ ಸಲಕರಣೆಗಳು.

2. ಸಂಪರ್ಕ : ಅಂಚೆ, ಟೆಲೆಗ್ರಾಫ್ಸ್, ದೂರವಾಣಿಗಳು, ರೇಡಿಯೋ, ದೂರದರ್ಶನ, ಸೀನಿಮಾ.

3. ಶಕ್ತಿ : ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ, ಗಾಳಿ ಶಕ್ತಿ, ಸೌರಮಾನ ಶಕ್ತಿ ಆಯಿಲ್, ಅನಿಲ.

4. ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ವಸ್ತುಗಳ ಉತ್ಪನ್ನ : ಖನಿಜ, ಉಕ್ಕು, ಲೋಹ, ಮೂಲ ರಸಾಯನಿಕ, ಕೃತಕ ಗೊಬ್ಬರ, ರಸಾಯನಿಕ ಔಷಧ, ಯಂತ್ರ ಮತ್ತು ಯಂತ್ರ ಸಾಧನಗಳು.

5. ನೈಸರ್ಗಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಉತ್ಪಾದಕತೆ : ಭೂಮಿಯು ಸಾಗುವಳಿ, ನೀರಾವರಿ, (ದೊಡ್ಡ, ಮಧ್ಯಮ ಮತ್ತು ಸಣ್ಣ) ಹಿಡುವಳಿ ಕ್ರೋಢಿಕರಣ, ಮೀನುಗಾರಿಕೆಯ ನಾವೆ ಮತ್ತು ಸಲಕರಣೆಗಳು, ಕಾಡು ಬೆಳೆಸುವುದು ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ಕಾಡುಗಳು, ಅಭಿವೃದ್ಧಿ

6. ವಿಜ್ಞಾನ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕತೆ : ಭೋದನೆ, ಮೂಲ ಮತ್ತು ಅನ್ವಯ ಸಂಶೋಧನೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪ್ರಯೋಗಾಲಯಗಳು.

7. ಮಾಹಿತಿ ಪದ್ಧತಿ	:	ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮ, ಗ್ರಂಥಾಲಯ ಮತ್ತು ಮ್ಯೂಸಿಯಂ, ಪ್ರದರ್ಶನಗಳು, ಪುಸ್ತಕಗಳು ಮತ್ತು ಪತ್ರಿಕೆಗಳು, (ನಿಯತಕಾಲಿಕೆಗಳು)
8. ಹಣಕಾಸು ಮತ್ತು ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್	:	ಉಳಿತಾಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು (ಸಾರ್ವಜನಿಕ, ಖಾಸಗಿ ಮತ್ತು ಸಹಕಾರ ವಲಯಗಳು) ಜಮೆ ಮತ್ತು ಸಾಲ ನೀಡುವ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು (ಸಾರ್ವಜನಿಕ, ಖಾಸಗಿ ಮತ್ತು ಸಹಕಾರ ವಲಯಗಳು) ಬಂಡವಾಳ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ
9. ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	:	ಆರೋಗ್ಯ, ಕುಡಿಯುವ ನೀರು, ಕಾಯಿಲೆ ನಿವಾರಣೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಆರೋಗ್ಯ, ಔಷಧ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು, ಶಿಕ್ಷಣ, ಸಾಕ್ಷರತೆ, ಶಾಲೆಗಳು, ಕಾಲೇಜುಗಳು, ವಿಶ್ವ ವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು, ತಾಂತ್ರಿಕ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆ ಶಾಲೆಗಳು ಮತ್ತು ವೃತ್ತಿ ಪರ ಶಿಕ್ಷಣ.

ಹೀಗೆ ಎ. ಕೆ. ಆರ್. ವಿ. ರಾವ್. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ವಿಶಾಲ ದೃಷ್ಟಿ ಕೋನದಿಂದ ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಮೇಲಿನ ವಿದ್ವಾಂಸರ ಚಿಂತನೆಯಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವುದೇನೆಂದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಯಾವ ಪ್ರಕಾರದ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ ಎಂಬುದರ ಬಗೆಗೆ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರಲ್ಲಿ ಒಮ್ಮತ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಇವುಗಳನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರು ಮೂಲ ಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಹೃದಯವೆಂದು ಕರೆದಿದ್ದಾರೆ.

ರಾವ್ ಅವರು ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ವಸ್ತುಗಳಾದ ಉಕ್ಕು ಮತ್ತು ರಸಾಯನಿಕಗಳನ್ನು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ, ರಸಾಯನಿಕ ಮತ್ತು ಉಕ್ಕು ಮೂಲ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಾಗಿವೆ ಹಾಗೂ ಇವುಗಳನ್ನು ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯ. ಆದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಪ್ರಮುಖ ಲಕ್ಷ್ಮಣವೆಂದರೆ, ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಯಾವ ಪ್ರಕಾರದ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ ಎಂಬುವುದು ಚರ್ಚೆಯಾಸ್ಪದ ವಿಷಯವಾಗಿದೆ.

ಮೇಲಿನ ವಿದ್ವಾಂಸರ ಒಟ್ಟು ಚಿಂತನೆಯಿಂದ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ವರ್ಗೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ.

1. ಆರ್ಥಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು : ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ, ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ನೀರಾವರಿ

2. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು :

   ಶಿಕ್ಷಣ :- 1) ಸಾಮಾನ್ಯ, 2) ತಾಂತ್ರಿಕ.

   ಆರೋಗ್ಯ :- 1) ನೀರು ಸರಬರಾಜು.

3. ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು :

   ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು : 1) ಸಾಮಾನ್ಯ 2) ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾತ್ಮಿಕ.

   ಹಣಕಾಸು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು : ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ನೀಡುವ ಸೇವೆ ಅಂದರೆ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ದಾಸ್ತಾನು, ಮಳಿಗೆ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಎಸ್ಟೇಟ್, ಇತ್ಯಾದಿ.

ಹೀಗೆ ಆರ್ಥಿಕ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ಮೇಲಿನಂತೆ ವಿವರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆರ್ಥಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಸುಗಮ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೆ

ಸಾಮಾನ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಹೃದಯ ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಸಾಮಾನ್ಯ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಮೂಲ ಆಧಾರವಾಗಿದೆ. ಎರಡನೇಯದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೂಲ ಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಮಾನವ ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ. ಉದಾಹರಣೆ : ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ನೀರು ಸರಬರಾಜು, ಇತ್ಯಾದಿ, ಮತ್ತು ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹಲವು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

2.3. ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ:

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಾಗಿ ಬೇಕಾದ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳ ಎನ್ನಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ಆಧುನಿಕರಣಕ್ಕೆ ತುಂಬಾ ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ, ಇಂಧನ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ , ನೀರು ಸರಬರಾಜು, ನೀರಾವರಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ಶಿಕ್ಷಣ ಮುಂತಾದವು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಡುತ್ತವೆ. ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಚಾಲನೆ ನೀಡುವದಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಿ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗೆ ಪೂರಕವಾದ ವಾತಾವರಣ ಸೃಷ್ಟಿಸುತ್ತದೆ. ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ಇವುಗಳ ಕೊರತೆಯು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ತಡೆಯಾಗುತ್ತವೆ. ಹೀಗೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಬೇಕಿರುವ ಸೂಕ್ತ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುತ್ತವೆಯಲ್ಲದೇ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಬೇಕಾದರೆ ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟಲ್ಲದೇ ಇವುಗಳ ಪ್ರತಿಫಲ ನೀಡಲು ಬಹಳ ದೀರ್ಘ ಕಾಲಾವಧಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ.

ಹಲವು ತಜ್ಞರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನಡುವಿನ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಗುರುತಿಸಿ ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಪ್ರೊ. ಎ. ಕೆ. ಆರ್. ವಿ. ರಾವ್‌ರವರ ಪ್ರಕಾರ "ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಉತ್ಪಾದನಾಂಗಗಳಲ್ಲಿ ಗುಪ್ತವಾಗಿರುವ ಉತ್ಪಾದಕತೆಯನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಿ, ಅವುಗಳ ವೈಯಕ್ತಿಕ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಒಟ್ಟು ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ಅದಲ್ಲದೇ ಕಚ್ಚಾ ಸರಕು ಮತ್ತು ಉತ್ಪನ್ನಗಳಲ್ಲಿ ಸಮನ್ವಯ ಸಾಧಿಸುವದರ ಮೂಲಕ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಿ ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವನ್ನು ಗರಿಷ್ಠಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ" (ರಾವ್ 1958 : 205). ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ಉತ್ಪಾದನಾಂಗಗಳ ನಡುವೆ ನಿಕಟ ಆಂತರಿಕ ಸಂಬಂಧ ಇದೆ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ ರಾವ್ ಅವರು.

ಬಂಡವಾಳ ಪೂರೈಕೆಯ ನಿರ್ಧಾರಕ ಅಂಶಗಳು ವಿವಿಧ ಪ್ರಕಾರದ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಮುಕ್ತ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಹಣಕಾಸಿನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಿ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಬಂಡವಾಳ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಂತಹ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆವಿದೆ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಆದಾಯವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಮತ್ತು ವೆಚ್ಚ ಮಾಡುವ ಬ್ಯಾಂಕಿಂಗ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಥವಾ ಇದಕ್ಕೆ ಸರಿಸಮಾನವಾದ ರಾಜ್ಯ ಏಜೆನ್ಸಿ ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ಹಾಸ್‌ಲಿಟ್ಜ್ (1957) ರವರು ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಸಲಿಟ್ಜ್‌ರವರು ಬಂಡವಾಳದ ಪೂರೈಕೆ ಮತ್ತು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನಡುವಿನ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಎಡವರ್ಡ್ ನವೀನ ರವರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ,

" ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ, ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಉಪಯೋಗಕರ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಬಳಕೆಯಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿ, ಭವಿಷ್ಯತ್ತಿನ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಅನುಕೂಲಕರ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಅವಕಾಶ ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಅರ್ಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಒಳಗಡೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಂದ ಹಾಗೂ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಅದನ್ನು ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಲು ಬಡ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಗೆ ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದೆ." (ಎಡ್‌ವರ್ಡ್ ನವೀನ್, 1961 : 75)

ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಅನುಕೂಲಕರ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವ ಮೂಲಕ ಉದ್ದಿಮೆದಾರರ ಮೇಲೆ ಪರೋಕ್ಷ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಿ, ಉದ್ದಿಮೆದಾರರು ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಲು ಮುಂದೆ ಬರುವಂತೆ ಮತ್ತು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸುವಂತೆ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ಪ್ರೇರಣೆ ನೀಡುತ್ತದೆ.

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಮತ್ತೊಂದು ಪ್ರಮುಖ ಕೊಡುಗೆಯಂದರೆ, ಇದು ಉತ್ಪಾದನಾಂಗಗಳ ಪೂರೈಕೆ ಸ್ಥಿತಿ ಸ್ಥಾಪಕತ್ವ ಮತ್ತು ಲಭ್ಯತೆ ಹಾಗೂ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಗಾತ್ರದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಭಾವ ಮತ್ತು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವ ಮೂಲಕ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ದಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡುತ್ತವೆ. ಈ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಪಾತ್ರದ ಬಗ್ಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ತಜ್ಞರು ಹೆಚ್ಚು ಒತ್ತು ನೀಡಿದ್ದಾರೆ.

ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ :

ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಬಹುಮುಖ್ಯ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರುತ್ತವೆ. ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಗಾತ್ರದ ವಿತರಣೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಹಲವು ಉತ್ಪಾದಕರು ಸೇವೆ ಮಾಡುವ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುತ್ತೇವೆ. ಕೈರನ್‌ಕ್ರಾಸ್‌ರವರ (1962) ಪ್ರಕಾರ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ವಿಸ್ತರಣೆಯು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲ ನಿರ್ಮಾಣದಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆಯಾಗಿರುವುದು ಸ್ಪಷ್ಟ ವಿಚಾರವಾಗಿದೆ. "ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವು, ಹೂಡಿಕೆದಾರರು/ಉತ್ಪಾದಕರು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಹತ್ತಿರವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಅಗ್ಗದ ಮತ್ತು ವಿಶಾಲವಾದ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುತ್ತದೆ" (ಲೇವಿಸ್ 1955 : 73).

ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕದ ಸಹಾಯದಿಂದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ವಿಸ್ತರಣೆಯು ಹೇಗೆ ಸಾಧ್ಯ ಎಂಬುವುದು ಈ ಮೇಲಿನ ತಜ್ಞರ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಿಂದ ತಿಳಿಯುತ್ತದೆ.

''ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವು ದೂರದ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲು ಮತ್ತು ಉತ್ಪಾದಕ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಜಾಲದ ವಿಸ್ತರಣೆಯಿಂದ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಕಚ್ಚಾ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಉತ್ಪಾದನಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ತಲುಪಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ'' (ಗಾಡ್ಗಿಳ್ 1971 : 19).

ಎ. ಪಿ. ಸಿಂಗ್‌ರವರ ಪ್ರಕಾರ ''ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯ ಸುಧಾರಣೆ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತರಣೆಯು ತೀವ್ರ ಸುರಕ್ಷಿತ ಮತ್ತು ಸುಸೂತ್ರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯ ಮೂಲಕ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುತ್ತವೆ ಹಾಗೂ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಆದರ್ಶ ಬಳಕೆಗೆ ಪ್ರೇರಣೆ ನೀಡುತ್ತದೆ'' (ಸಿಂಗ್ 1975 : 103 –104).

''ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಕಡಿತವು ಸ್ವದೇಶಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿ, ಸಾಗಾಟವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಿ, ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ನಿರಂತರವಾಗಿರಲು ಆಧುನಿಕ ಅರ್ಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ'' (ಕೈರ್ನ್‌ಕ್ರಾಸ್, 1962: 42). ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವು ಶ್ರಮ ಮತ್ತು ಇತರ ಉತ್ಪಾದನಾಂಗಗಳ ಪೂರೈಕೆ ಸ್ಥಿತಿ ಸ್ಥಾಪಕತ್ವ ಹಾಗು ಚಲನೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಮೂಲಕ ಆರ್ಥಿಕ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಹೆಗನ್‌ರವರು ಸರಿಯಾಗಿ ಗುರಿತಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇವರ ಪ್ರಕಾರ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಮಾಹಿತಿಯಲ್ಲಿನ ಸುಧಾರಣೆ ಭಾಗಶಃ ಚಲನೆಯಲ್ಲಿನ ಅಪರಿಪೂರ್ಣತೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸುತ್ತದೆ (ಹೆಗನ್, 1975 : 393).

ಸಾರಿಗೆಯು ಸ್ಥಳೀಯ ವಸ್ತುಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಒದಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಲ್ಲಿದೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹಾಲು ಉತ್ಪಾದನೆ, ಕರಕುಶಲ ಸರಕುಗಳ ಮುಂತಾದವುಗಳು ಮಿತವಾದ ಸ್ಥಳೀಯ ಬೇಡಿಕೆ ಹೊಂದಿರುತ್ತವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ದೂರದ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ

ಸಾಗಿಸಿ ಒಳ್ಳೇಯ ಪ್ರತಿಫಲ ಪಡೆಯಲು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯದ ಅವಶ್ಯಕತೆವಿದೆ. ಆದರಂತೆ ಕೃಷಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯಂತ್ರಗಳ ದುರಸ್ಥಿ ಮತ್ತು ಸಂರಕ್ಷಣೆಗೆ ತರಬೇತಿ ಹೊಂದಿದ ಮಾನವ ಶಕ್ತಿಯ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡುತ್ತದೆ.

ಮೇಲಿನ ತಜ್ಞರ ಒಟ್ಟು ಚಿಂತನೆಯಿಂದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕದ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಗುರುತಿಸಬಹುದು ;

1. ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಗಾತ್ರವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುತ್ತವೆ.
2. ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವು ಹೂಡಿಕೆದಾರರು / ಉತ್ಪಾದಕರು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಹತ್ತಿರವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ.
3. ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಸಹಾಯದಿಂದ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಒದಗಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.
4. ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಉತ್ಪಾದನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಪ್ರೇರಣೆ ನೀಡುತ್ತದೆ.
5. ಸ್ಥಳೀಯ ವಸ್ತುಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ.
6. ಕೃಷಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮಾನವ ಶಕ್ತಿಯ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ.

ಶಕ್ತಿ :

ಶಕ್ತಿಯು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಣಾಯಕ ಪಾತ್ರ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಆಧುನಿಕ ತಂತ್ರ ಜ್ಞಾನದ ಬಳಕೆಯಿಂದ ಶಕ್ತಿಯ ಮೂಲಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬೇಡಿಕೆ ಇದೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬೇಡಿಕೆ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಹೃದಯ ಎಂದು ಕರೆಯುತ್ತಾರೆ. ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಎಲ್ಲ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆಧ್ಯತೆ ನೀಡುತ್ತಿವೆ.

ನೀರು ಪೂರೈಕೆ :

ನೀರಾವರಿ ಮತ್ತು ನೀರು ಸರಬರಾಜು ಪದ್ಧತಿಗಳು ಆಧುನಿಕ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಿಗೆ ಬೆಂಬಲ ನೀಡುತ್ತವೆ. ಯಂಗಸನ್ ರವರ ಪ್ರಕಾರ ಆಧುನಿಕ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ, ಶುದ್ಧಿಕರಣ ಮತ್ತು ತಂಪುಗಾಗಿ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಿರನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅದಲ್ಲದೇ ನಗರೀಕರಣ ಮತ್ತು ಗಣಿಗಾರಿಕೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ನೀರು ಸರಬರಾಜು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ (ಯಂಗಸನ್, 1967 : 83).

ಶಿಕ್ಷಣ :

ಶಿಕ್ಷಣವು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಶಿಕ್ಷಣವು ಮನೋವೃತ್ತಿ ಕುಟುಂಬದ ಗಾತ್ರ ಮತ್ತು ಸಂಪ್ರದಾಯ ಇತ್ಯಾದಿಗಳಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ತರುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಅನುಭೋಗದ ಆದ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಆಚಾರ ವಿಚಾರಗಳ ಮೇಲೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ ಬಂಡವಾಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ಕ್ರಿಯೆಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ.

ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರತಿ ಹಂತದಲ್ಲಿಯೂ ಶಿಕ್ಷಣ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬೇಡಿಕೆ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಲ್ಲದೆ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ ನಿಧಾನವಾಗುತ್ತದೆ. ''ಆಧುನಿಕ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ತರಬೇತಿ ಹೊಂದಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರಂತೆ ಉತ್ಪಾದನ ಕ್ರಿಯೆಯು ಹೆಚ್ಚು ಜಟಲತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುವುದರಿಂದ ಕೈಗಾರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರತವಾದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಸೂಕ್ತ ಶಿಕ್ಷಣ ಮತ್ತು ತರಬೇತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ'' (ಕುರುಹುನೆಟ್ಸ್ , 1965 : 203). ಹೀಗೆ ಆಧುನಿಕ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಶಿಕ್ಷಣವು ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ.

ವ್ಯಕ್ತಿಗತ ದಕ್ಷತೆಯ ಕೊರತೆಯು ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಗಂಭೀರ ತೊಡಕಾಗಿದೆ. ತಾಂತ್ರಿಕ, ವೃತ್ತಿಪರ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಕೌಶಲ್ಯತೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರದಿದ್ದರೆ, ಭೌತಿಕ ಬಂಡವಾಳದ ಉಪಯೋಗ / ಬಳಕೆಯು

ಪರಿಮಿತವಾಗುತ್ತದೆ. ಭೌತಿಕ ಬಂಡವಾಳದ ಸಂಪೂರ್ಣ ಮತ್ತು ಸರಿಯಾದ ಬಳಕೆಗೆ ಕೌಶಲ್ಯತೆ ಹೊಂದಿದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಜ್ಞಾನವು ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಕೊರತೆಯ ಸಂಪನ್ಮೂಲವೆಂದು ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಭವದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ (ಹಾರ್ವೆಟ್, 1958 : 751).

ಆರೋಗ್ಯ :

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಆರೋಗ್ಯವು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ''ಆರೋಗ್ಯದ ಮೇಲಿನ ವೆಚ್ಚವು ಮಾನವ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ, ಕೆಲಸದ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವ ಮೂಲಕ ಉತ್ಪಾದಕತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ'' (ಲೇವಿಸ್, 1996 : 110). ಇವರ ಪ್ರಕಾರ ಆರೋಗ್ಯವು ಮಾನವನ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ಇದು ಕೆಲಸದ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುತ್ತದೆ.

'' ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ದುರ್ಬಲ ಆರೋಗ್ಯ, ಕಡಿಮೆ ಆಹಾರ, ಮಲೇರಿಯಾ ರೋಗಗಳ ಪ್ರಾಬಲ್ಯವು ಜನರ ಕೆಲಸದ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಈ ರೋಗಗಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮತ್ತು ಜನರ ಆರೋಗ್ಯದ ಸುಧಾರಣೆ ಅವರ ಉತ್ಪಾದಕತೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುತ್ತದೆ''(ಮಿರ್ಡಾಲ್ 1957 : 29).

''ಮಾನವ ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣವು ಕೇವಲ ಶಿಕ್ಷಣ, ತರಬೇತಿ ಮತ್ತು ಕೌಶಲ್ಯ ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆಯಾಗಿಲ್ಲ, ಆರೋಗ್ಯ ಸುಧಾರಣೆಯ ಮೇಲೆಯೂ ಸಹ ಅವಲಂಬನೆಯಾಗಿದೆ. ಆರೋಗ್ಯ ಮತ್ತು ಶಿಕ್ಷಣ ಮಾನವ ಬಂಡವಾಳ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವಹಿಸುತ್ತವೆ (Schultz , 1961: 09).

ಮೇಲಿನ ತಜ್ಞರ ಒಟ್ಟು ಚಿಂತನೆಯಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವುದೇನೆಂದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳು, ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ, ಶಕ್ತಿಯು, ಶಿಕ್ಷಣ ಮತ್ತು ಆರೋಗ್ಯವು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ.

ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳ ಕೇವಲ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ ಹಾಗೂ ಕೃಷಿಯ ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ಅಷ್ಟೊಂದು ಮಹತ್ವವಿಲ್ಲ ಎಂದು ನಂಬಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ, ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ಕೃಷಿಯನ್ನು ಪ್ರಗತಿಪರವನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಲು ಸಾರಿಗೆ, ನೀರಾವರಿ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಹಾಗೂ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ (ಯಂಗಸನ್ 1967 : 156). ಇವರು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಕೃಷಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಈ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರೊ. ವಿ. ಕೆ. ಆರ್. ವಿ. ರಾವ್. ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ನೀರಾವರಿ ಮೂಲಕ ನೀರು ಪೂರೈಸುವುದರಿಂದ ಇದು ಭೂಮಿಯ ಉತ್ಪಾದಕತೆಯನ್ನು ಹಾಗೂ ಕೃಷಿಯ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ನೀರಾವರಿ ಆಧಾರಿತ ಕೃಷಿಯ ಕಾರ್ಯಚರಣೆಗೆ ಹಲವಾರು ಕಚ್ಚಾ ಸರಕುಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತವೆ. ಪಂಪ ಸೆಟ್ಟಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರತಿಫಲ ನೀಡುವ ಬೀಜಗಳು, ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಯಾಂತ್ರಿಕರಣ, ರಸಾಯನಿಕ ಗೊಬ್ಬರ ಮತ್ತು ಔಷಧಿ, ಸಾಲ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಬೆಂಬಲ ಬೆಲೆ ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಇವುಗಳೆಲ್ಲ ಕೃಷಿಯ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಉತ್ಪನ್ನವು ಗ್ರಾಮೀಣ ಮತ್ತು ನಗರ ಅನುಭೋಗಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಕೈಗಾರಿಕೆ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಸ ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡುತ್ತದೆ (ರಾವ್, 1981 ; 09).

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರ ಚಿಂತನೆಯಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವುದೇನೆಂದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಆಧಾರ ಸ್ಥಂಭಗಳಾಗಿದ್ದು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪ್ರಚೋದನೆ ನೀಡುತ್ತವೆ. ಹಲವಾರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ನಿರ್ಧಾರಕಗಳ ಮೇಲೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷ ಮತ್ತು ಅಪ್ರತ್ಯಕ್ಷ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುತ್ತವೆ. ಬೇಡಿಕೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹಲವಾರು ಅವಶ್ಯಕ ಕಚ್ಚಾ ಸರಕು ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಗಾತ್ರ ವಿಸ್ತರಿಸಿ, ಉತ್ಪಾದನಾಂಗಗಳ ದಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ಪೂರೈಕೆ ಸ್ತಿತಿ ಸ್ಥಾಪಕತ್ವವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಪೂರೈಕೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಸಂಭವನೀಯ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ಉತ್ಪಾದಕ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಹೀಗೆ

ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ನೇರವಾಗಿ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಕೊಡುಗೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತದೆ. ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಹಣವನ್ನು ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಿದರೆ, ಇದು ಮುಂದುವರೆದ ಮತ್ತು ಹಿಂದುಳಿದ ಸಂಪರ್ಕಗಳ ಮೂಲಕ ಉಳಿದ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ಗುಣಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತವೆ.

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆದಾಯವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದಲ್ಲದೇ ಅವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ಸಂರಕ್ಷಣೆಯು ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುವ ಉದ್ಯೋಗ ಮಟ್ಟವನ್ನು ಅಂದಾಜು ಮಾಡುವುದು ಸುಲಭ ಸಾಧ್ಯವಲ್ಲ. ಒಂದು ಅಂದಾಜು ಪ್ರಕಾರ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಿ. ಮಿ. ರೈಲು ದಾರಿಯು 153.33 ಮಾನವ ವರ್ಷಗಳ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಅದರ ಸಂರಕ್ಷಣೆಗೆ 6.18 ಮಾನವ ವರ್ಷಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರಂತೆ ಒಂದು ಕಿ. ಮೀ. ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು 77.12 ಮಾನವ ವರ್ಷಗಳ ಮತ್ತು ಅದರ ಸಂರಕ್ಷಣೆಗೆ 0.92 ಮಾನವ ವರ್ಷಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ (National Council of Applied Economic Reserach 1980:1).

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಪಾತ್ರ ಕುರಿತಂತೆ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಉಂಟಾಗುತ್ತವೆ. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯು ಒಂದು ಕಡೆ ಈಗಾಗಲೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ ಉತ್ಪಾದನಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಪ್ರಚೋದನೆ ನೀಡುತ್ತವೆ. ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆಯಲ್ಲಿ ಹೂಡಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಸೂಕ್ತ ಮತ್ತು ಅನುಕೂಲಕರ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುತ್ತದೆ. ಮೊದಲನೇಯದು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಸೃಷ್ಟಿಸಿದ ಉತ್ಪಾದಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಸಂಪೂರ್ಣ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಸಾರಿಗೆ, ಶಕ್ತಿ ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯಾವುದೇ ಕೊರತೆ ಇಲ್ಲ. ಈ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ಕೊರತೆ ಸಂಭವಿಸಿದರೆ ಉತ್ಪನ್ನ ಮಟ್ಟ ತೀವ್ರ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ (ರೋಡನ್, 1984 : 435).

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಭಿನ್ನವಾದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತವೆ. ಇನ್ನು ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ವಿವಿಧ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಉತ್ಪಾದನಾ ಆಧಾರಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಅಪರಿಪೂರ್ಣತೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ ಉತ್ಪಾದನಾಂಗಗಳ ಅಚಲನೆ, ಬೆಲೆಯ ಜಟಿಲತೆ, ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಅಜ್ಞಾನ ಸಾಮಾಜಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಜಟಿಲತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಾವಿಣ್ಯತೆಯ ಕೊರತೆ (ಮೇಯರ್ ಮತ್ತು ಬಾಲ್ಡ್ವಿನ್, 1957 : 105).

ಈ ಎಲ್ಲಾ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಅಪರಿಪೂರ್ಣತೆಯು ಹೂಡಿಕೆಯ ಗಾತ್ರವನ್ನು ನಿರ್ಭಂದಿಸುತ್ತವೆ. ಯೋಗ್ಯ ಪ್ರಮಾಣದ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳ್ಳದೇ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿನ ಅಪರಿಪೂರ್ಣತೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ನೇರ ಉತ್ಪಾದನಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಅನುಕೂಲಕರ ವಾತಾವರಣ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಬಿವೃದ್ಧಿಪರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿವೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅರ್ಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸೃಷ್ಟಿಸಿದರೆ ನಿರಪೇಕ್ಷ ಹಾಗೂ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಹೂಡಿಕೆಯ ಮಟ್ಟ ಕ್ರಮೇಣವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಅಬಿವೃದ್ಧಿ ಪರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಭಿನ್ನವಾದ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ಮುಖ್ಯ ಸಮಸ್ಯೆ ಹಳ್ಳಿಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಜಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸುವುದಾದರೆ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ತ್ವರಿತ ಸಾರಿಗೆಯು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿದೆ.

2.4. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಆಪೇಕ್ಷಿತ :

(Infrastructure as a Pre-Condition of Economic Development) :

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಳ ನಡುವೆ ನಿಕಟ ಸಂಬಂಧವಿದ್ದು ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಬಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದೆ ಹಾಗೂ ಅಬಿವೃದ್ಧಿ ತಂತ್ರವು ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಮೇಲೆ

ಅವಲಂಬನೆಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುವುದು ಹಲವು ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿದೆ.

ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಬೇಕೆಂಬ ವಾದವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರದಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿ ಸ್ವೀಕರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಕೆಲವು ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಬಂಡವಾಳ ಸಿದ್ಧಾಂತಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿವೆ. ''ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಮೇಲೆ ಹೂಡಿಕೆ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದ್ದು ಅದು ಪ್ರತಿಫಲವನ್ನು ನೀಡಲು ದೀರ್ಘಾವಧಿ ಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ'' (ನರ್ಕ್ಸ್ 1962 : 108).

ಈ ಮೆಲಿನ ವಿಚಾರಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಅಪೇಕ್ಷಿತ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಾಗಿದ್ದು ಅವುಗಳನ್ನು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವದಕ್ಕಿಂತ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಸೃಷ್ಟಿಸಬೇಕು. ಅಂದರೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ - ಪರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಮೇಲಿನ ಹೂಡಿಕೆ ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿದೆ. ರೋಸ್ಟೋ ಒಬ್ಬ ಪೂರ್ವ ಅಪೇಕ್ಷಿತ ಸಿದ್ಧಾಂತದ ಪ್ರತಿಪಾದಕ. ರೋಸ್ಟೋ ಪ್ರಕಾರ ''ಪರಿವರ್ತನಾ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಹಲವು ವಿವಿಧ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಗೋಚರಿಸುತ್ತವೆ. ಕಾರ್ಯನಿರತ ಶ್ರಮ, ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ವಿದೇಶಿ ವಿನಿಮಯ ಗಳಿಸುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮತ್ತು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡು ವಾಯುಪಥಕ್ಕೇರುವ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪ್ರಚೋದನೆ ನೀಡುತ್ತದೆ. ವಾಯುಪದಕ್ಕೇರುವ ಹಂತಕ್ಕಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು'' (ರೋಸ್ಟೋ, 1964 : 25).

''ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ಸರ್ವಕಾಲಿಕವಾದುದ್ದು. ಮತ್ತು ಇದನ್ನು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಹೂಡಿಕೆಗಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ

ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣವು ಬಾಹ್ಯ ಮಿತವ್ಯಯಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವ ಮೂಲಕ ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು (ಹಿಗಿನ್ಸ್, 1978 : 45).

ನರ್ಕ್ಸ್ ಸಮತೋಲನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ತತ್ವದ ಪ್ರತಿಪಾದಕ ಇವರ ಪ್ರಕಾರ ''ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೇಲಿನ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಂದ ಹೊರತು ಪಡಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇದು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಒಂದು ಭಾಗ'' ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿಂದಂತೆ ಅಮೇರಿಕದ ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ನೀಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಮೇರಿಕದಲ್ಲಿ 19 ನೇ ಶತಮಾನದ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಜೊತೆಗೆ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲಾಯಿತು. ಹೀಗೆ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಕಟ ಸಂಬಂಧ ಹೊಂದಿದೆ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ (ನರ್ಕ್ಸ್ 1953 : 154).

ಅದರಂತೆ ಯಾವ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಥಹ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಸೃಷ್ಟಿಯಾಗಿಲ್ಲವೋ ಆ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಥವಾ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗೆ ಅಡೆ - ತಡೆ ಉಂಟಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರೋಸ್ಟೋ ಎರಡು ರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ಉದಾಹರಣೆ ನೀಡುತ್ತಾನೆ.

''1914 ರ ಪೂರ್ವ ರಶಿಯಾ ಮತ್ತು 1958 ರ ಪೂರ್ವದ ಕಮ್ಯೂನಿಸ್ಟ್ ಚೀನಾ ಈ ಎರಡು ದೇಶಗಳು ಪೂರ್ವಗತ್ಯ ಬಂಡವಾಳದ ಸಂಗ್ರಹವಿಲ್ಲದೇ ವಾಯುಪಥಕ್ಕೇರುವ ಹಂತವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದವು. ಇದರಿಂದ ವಾಯಪಥಕ್ಕೇರುವ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಗಂಭೀರವಾದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಉದ್ಭವಿಸಿದವು. ಆದುದರಿಂದ ವಾಯುಪಥಕ್ಕೇರುವ ಹಂತಕ್ಕಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು'' (ರೋಸ್ಟೋ, 1964 : 25).

ಶಕ್ತಿ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮುಂತಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ಅವಿಭಾಜ್ಯತೆಗಳ ಮತ್ತು ಬಾಹ್ಯ ಮಿತವ್ಯಗಳ ಬಹು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯ ಉದಾಹರಣೆಯೆಂದು ರೋಡನ್ ಭಾವಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ವಿಸ್ತರಣೆಯು ಇತರ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಹೂಡಿಕೆಯ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದೇ ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ವಿಸ್ತರಣೆಯು ಅಧಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುತ್ತದೆ. ಅಧಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಬಳಕೆ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉನ್ನತ ಉತ್ಪಾದನಾ ಹಂತಕ್ಕೆ ಏರಿಸುತ್ತದೆ. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ವಿಸ್ತರಣಾ ಸ್ವಭಾವದ್ದಾಗಿದೆ. ಇದು ಇತರ ಉತ್ಪಾದನಾ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಹೂಡಿಕೆ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡಿ ಉದ್ಯೋಗ, ಆದಾಯ ಮತ್ತು ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಎಡೆ ಮಾಡಿ ಕೊಡುತ್ತದೆ. '' ರೋಜಸ್ಟನ್ ರೋಡಾನ್ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣವಲ್ಲದೇ ಇತರ ಉತ್ಪಾದನಾ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅವಕಾಶವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣವು ಇತರ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡುತ್ತದೆ'' (ಉದ್ಧೃತ ಮೇಯರ್, 1984 : 435).

ಎ. ಕೆ. ಆರ್.ವಿ. ರಾವ್‌ರವರ ಪ್ರಕಾರ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣವು ಒಂದು ನಿರಂತರ ಕೆಲಸವಾಗಿದೆ, ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರಮಾಣದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಸಾಲದು, ಅದು ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುತ್ತಾ ಹೋಗಬೇಕು. ''ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಡೆಯುತ್ತಿರುವಾಗ ಮತ್ತು ಅಬಿವೃದ್ಧಿಯ ಉನ್ನತ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿರಬೇಕು. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ಪರಸ್ಪರ ನಿಕಟ ಸಂಬಂಧ ಹೊಂದಿದ್ದು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರತಿ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಬೇಕು'' (ರಾವ್, 1981 : 9).

ಈ ಮೇಲಿನ ವಿದ್ವಾಂಸರ ಒಟ್ಟು ಚಿಂತನೆಯಿಂದ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಅಪೇಕ್ಷಿತವಾಗಿದೆಂದು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ಗುರುತಿಸಬಹುದು :

1. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಮೇಲೆ ಹೂಡಿಕೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ.
2. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಬಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವಾಪೇಕ್ಷಿತವಾಗಿದ್ದು, ಅವುಗಳನ್ನು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲೆ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು.
3. ಪರಿವರ್ತನಾ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಬೇಕು.
4. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವು ಬಾಹ್ಯಮಿತವ್ಯಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವ ಮೂಲಕ ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುತ್ತವೆ.
5. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೇಲಿನ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಂದ ಹೊರತು ಪಡಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ, ಅದು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಒಂದು ಭಾಗ.
6. ಯಾವ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಬಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಿಲ್ಲವೋ ಆ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗೆ ಅಡೆ - ತಡೆ ಉಂಟಾಗಿದೆ.
7. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ಅವಿಭಾಜ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಬಾಹ್ಯಮಿತವ್ಯಗಳಿಗೆ ಬಹು ಮುಖ್ಯ ಉದಾಹರಣೆಗಳಾಗಿವೆ.
8. ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣವು ಒಂದು ನಿರಂತರ ಕೆಲಸವಾಗಿದೆ.

ಲಭ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಅಗತ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು. ಆದರೆ, ಇದೊಂದೇ ಸಂಪೂರ್ಣ ಅಗತ್ಯತೆಯಲ್ಲ. ಹೇಗನ್ (1975) ರವರ ಪ್ರಕಾರ ಅಬಿವೃದ್ದಿಯ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಸಹಾಯಕ ಸೇವಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಅಗತ್ಯವಿದೆಯೆಂಬುದು ನಿಜ ; ಆದರೆ, ಅತ್ಯಗತ್ಯ ಅಥವಾ

ಬಹುಮಟ್ಟಿಗೆ ಅಗತ್ಯವೆಂದು ಅವುಗಳಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಮುಖ್ಯ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಇವರ ಪ್ರಕಾರ ''ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳೊಂದೇ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿಲ್ಲ. ಇತರ ಅಂಶಗಳಾದ ಬಂಡವಾಳದ ಸಲಕರಣೆಗಳು, ವ್ಯವಸ್ಥಾಪನೆಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆ ಮುಂತಾದ ಅಂಶಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ'' (ಹೇಗನ್ 1975 : 173). ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಅಗತ್ಯವೆನ್ನುವ ಸಹಾಯಕ ಸೇವಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಲ್ಲದಯೇ ಕೊಲಂಬಿಯಾದಲ್ಲಿ ಜವಳಿ ಮತ್ತು ಸಕ್ಕರೆ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದುದನ್ನೂ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಬ್ರಿಟಿಷರ ಆಳ್ವಿಕೆಯ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ಬಗೆಯ ಸಹಾಯಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿಯೇ ಅಭಿವೃದಿ-ಗೊಂಡು ರಫ್ತಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದ್ದರೂ ಬರ್ಮಾದಲ್ಲಿ ತಡೆಯಿಲ್ಲದೇ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮುಂದುವರಿಯಲಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಹೆಗನ್‌ರವರು ತಿಳಿಸುತ್ತಾರೆ. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಲ್ಲದೆ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಕೊಲಂಬಿಯಾದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಂಡವು ಮತ್ತು ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿದ್ದರೂ ಸಹ ಬರ್ಮಾ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಅಬಿವೃದ್ಧಿ ಉಂಟಾಗಲಿಲ್ಲ.

ದಕ್ಷಿಣ ಇಟಲಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೇಲೆ ಬಾರಿ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸ್ವಯಂಚಾಲಿತವಾಗಿ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆಂದು ನೀರಿಕ್ಷಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಹುಸಿಯಾಯಿತು ಎಂಬುದು ಅನುಭವದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಲ್ಲದೆ ಇತರ ರಚನಾತ್ಮಕ ಅಂಶಗಳು ಸಹ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೇಲೆ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುತ್ತದೆ. ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳೊಂದೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಅಗತ್ಯಗಳಲ್ಲ (ಚೆನರಿ, 1368 : 23).

ಬೌವರರ (1973) ಪ್ರಕಾರ ''ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗುತ್ತವೆ ಹೊರತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲ'' ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಜೊತೆಗೆ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಅಗತ್ಯವಲ್ಲ.

ಹೆಬಕ್ಕುಕರವರ ಪ್ರಕಾರ ''ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿನಲ್ಲಿ ತ್ವರಿತ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಅವಧಿಗಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾದವು. ಹಲವಾರು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಕೃಷಿಯ ಉತ್ಪನ್ನದಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣವು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಅಗತ್ಯಗಳಲ್ಲ. ಅವು ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಒಂದು ಭಾಗ.'' ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳವು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಜೊತೆಗೆ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುತ್ತದೆ ಹೊರತು, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿಯಲ್ಲ.

ಹರ್ಷಮನ್ ಪರ್ಯಾಯವಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ತಂತ್ರವನ್ನು ನೀಡಿದ್ದಾನೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಅಸಮತೋಲನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾದರಿ ಎಂದು ಕರೆಯುತ್ತಾರೆ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಅಸಮತೋಲನ ಸರಪಳಿ ಮೂಲಕ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಇವರು ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಎರಡು ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿದ್ದಾರೆ ; 1) ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೇಲಿನ ಹೂಡಿಕೆ (ಎಸ್ . ಓ. ಸಿ) ಮತ್ತು 2. ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೆಲಿನ ಹೂಡಿಕೆ (ಡಿ. ಪಿ. ಎ) ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳ ಮತ್ತು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಎರಡನ್ನು ಒಂದೇ ವೇಳೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಪೂರ್ವ ಅಗತ್ಯವಾಗಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೇಲೆ ಹೂಡಿಕೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಇವನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಎರಡು ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದ್ದಾನೆ ; 1) ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು 2) ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಕೊರತೆಯ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ. ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯೆಂದರೆ ಮೊದಲಿಗೆ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೇಲೆ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಿ, ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ, ನೀರಾವರಿ ಶಿಕ್ಷಣ ಆರೋಗ್ಯ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮುಂತಾದ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸೃಷ್ಟಿಸಿದರೆ, ಇದು ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಹೂಡಿಕೆಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುತ್ತದೆ. ಅದರಂತೆ ಮೊದಲಿಗೆ ನೇರ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲೆ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಕೊರತೆ ಉಂಟಾಗಿ

ಉತ್ಪಾದನಾ ವೆಚ್ಚ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಕ್ರಮೇಣವಾಗಿ ರಾಜಕೀಯ ಒತ್ತಡದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಸರಕಾರವು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೇಲೆ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ತಂತ್ರವನ್ನು ಹರ್ಷಮನ್ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಕೊರತೆಯ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಎಂದಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ತಂತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿ ಸುಗಮವಾಗಿರುವದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೌಲ್ಯ ಉತ್ಪಾದಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ತಂತ್ರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಒಲವು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ (ಹರ್ಷಮನ್ 1958 : 94).

ಮೇಲಿನ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರ ಒಟ್ಟು ಚಿಂತನೆಯಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವುದೇನೆಂದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು, ಅಬಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಆಪೇಕ್ಷಿತವೇ ಎಂಬುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿದೆ. ನರ್ಕ್ಸ್, ರಾಬಿನ್ ಸನ್, ರೋಸ್ಟೋ ರಾವ್, ಮುಂತಾದ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರ ಪ್ರಕಾರ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಆಪೇಕ್ಷಿತವಾಗಿದ್ದರೆ, ಹೇಗನ್, ಚೇನೆರಿ, ಬೌವರ, ಹರ್ಷಮನ್ ಮುಂತಾದ ಅರ್ಥಶಾಸ್ತ್ರಜ್ಞರ ಪ್ರಕಾರ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಒಂದೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪೂರ್ವ ಆಪೇಕ್ಷಿತವಲ್ಲ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಲ್ಲದೇ ಹಲವು ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಆದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪೂರ್ವಕವಾಗಿವೆ ಎಂದು ಈ ಅಧ್ಯಯನವನ್ನು ಕೈಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

ಭಾಗ-2

2.5. ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆ:

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಎಂಬುವುದು ಬಹುತೇಕವಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ರಾಷ್ಟ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯಗಳು ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಎಲ್ಲಾ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಏಕರೂಪತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಲಿಕ್ಕಾಗದು. ಈ ಅಂತರಗಳು ಮುಂದುವರಿದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಮುಂದುವರಿಯುತ್ತಿರುವ ಮತ್ತು ಹಿಂದುಳಿದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಇವುಗಳ ತೀವ್ರತೆ ಹೆಚ್ಚೆಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು. ಇದೇ ರೀತಿ ಆರ್ಥಿಕ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಸಾಮಾಜಿಕ ವಲಯದಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಭಿನ್ನವಾಗಿರಬಹುದು.

ಈ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ಕುರಿತಂತೆ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಅನೇಕ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಾ ಬಂದಿವೆ. ಆರ್ಥಿಕ, ಸಾಮಾಜಿಕ, ರಾಜಕೀಯ ಹೀಗೆ ಎಲ್ಲಾ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುವಂಥ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಹೊರ ಬಿದ್ದಿವೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ಬಹು ಮುಖ್ಯ ಭಾಗವಾದ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಕುರಿತಂತೆ ಈವರೆಗೆ ನಡೆದ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಫಲಿತವನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಪ್ರಬಂಧವು ಕೇವಲ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಾದ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಕುರಿತಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಈ ಅಂತರಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒತ್ತನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಈ ಭಾಗವನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಉಪವಿಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮೊದಲನೇ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕುರಿತಂತೆ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುವಂತಹ ಅಧ್ಯಯನಗಖಳ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಇದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೇ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಕುರಿತಾದ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಎರಡನೇ ಭಾಗವು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಮೂರನೇ ಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದೊಳಗಿನ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ

ಕುರಿತಾದ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ವಿವರಿಸುತ್ತದೆ. ಕೊನೆಯ ನಾಲ್ಕನೇಯ ಭಾಗವು ಮೇಲಿನ ಮೂರು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಧ್ಯಯನಗಳಿಂದ ಕಂಡು ಕೊಳ್ಳಬಹುದಾದ ಫಲಿತಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

2.5 (i). ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಸಂಬಂಧ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆ :

ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯಗಳ ನಡುವೆ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಅಧ್ಯಯನಗಳು ನಡೆದಿವೆ.

ಸಂದೀಪ ದಾಸ ಮತ್ತು ಅಲೋಕೇಶರವರ ಅಧ್ಯಯನವು ಭಾರತದಲ್ಲಿ 1970 ರಿಂದ 92 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ 23 ರಾಜ್ಯಗಳ ನಡುವಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತು ಅಧ್ಯಯನ ನಡೆಸಿದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿವೆ. ಎಂಬುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನ ತೋರಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಆದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯು ಹೆಚ್ಚಾಗುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಅದು 1.85 ಪ್ರತಿ ಶತ ದರದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿನ (0.19) ಅಸಮಾನತೆಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. (ಸಂದೀಪ ದಾಸ್ ಮತ್ತು ಆಲೋಕೇಶ್ 1996:364-370)

ಬಿ. ಎಸ್. ಕಾಂತೆವಾಲ್ ಮತ್ತು ಏ. ಎನ್. ರಾವ್ (1992) ರವರ ಅಧ್ಯಯನವು 1970-71 ರಿಂದ 1985-86 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನವು 1970-71 ರಿಂದ 1985-86 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರದ ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ತಥ್ಯಗಳೆಂದರೆ, ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೇವೆಗಳು ಎಲ್ಲಾ ರಾಜ್ಯಗಳ ನಡುವೆ ಸಮನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿಲ್ಲ, ಅವುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಗಳಿವೆ. 1970-71 ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ

ಹಿಮಾಚಲ ಪ್ರದೇಶ ಪ್ರಥಮ ಮತ್ತು ಗುಜರಾತ್ ಸಾರಿಗೆಯ ಸೌಲಭ್ಯದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ, ಈ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರಾಜ್ಯವು ಪ್ರಥಮ ಶ್ರೇಣಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಿಹಾರ ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶ, ಒರಿಸ್ಸಾ, ರಾಜಸ್ಥಾನ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯಗಳು ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಹಿಂದುಳಿದಿದ್ದು ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅಂಚೇ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯು ಇತರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿವೆ. 1980-81 ರ ಅಂದಾಜು ಪ್ರಕಾರ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪಂಜಾಬ ಇತರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗಿಂತ ಉನ್ನತ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ, ಅಸ್ಸಾಂ, ಬಿಹಾರ, ಒರಿಸ್ಸಾ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯಗಳು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಹಿಂದುಳಿದಿವೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಶೇಷ ಸಂಗತಿಯಂದರೆ 1980-81 ರಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದ ರಾಜ್ಯಗಳು ಅದೇ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು 1985-86 ರಲ್ಲಿ ಕಾಯ್ದುಕೊಂಡಿವೆ. ಆದರೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಆಂದ್ರಪ್ರದೇಶ, ಗುಜರಾತ್, ಹರಿಯಾಣ, ಹಿಮಾಚಲ ಪ್ರದೇಶ, ಜಮ್ಮು ಮತ್ತು ಕಾಶ್ಮಿರ, ಕರ್ನಾಟಕ, ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶ, ಮತ್ತು ರಾಜಸ್ಥಾನ ಇವುಗಳ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಹರಿಯಾಣ, ಹಿಮಾಚಲ ಪ್ರದೇಶ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ರಾಜಸ್ಥಾನ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶ ಈ ಎಲ್ಲಾ ರಾಜ್ಯಗಳು ಸ್ಥಾನಮಾನವು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಕುರಿತಂತೆ ಸುಧಾರಿಸಿವೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ಹೊರಬಂದ ಪ್ರಮುಖ ತಥ್ಯವೆಂದರೆ 1971 ರಿಂದ 1986 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯು ಹಿಗ್ಗುತ್ತಿದೆ. ಹಾಗೂ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಕೆಲವೇ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರಿಕೃತವಾಗುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಲಿದೆ. ಆದರೆ ಅಂಚೇ ಕಚೇರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂತ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯು ಕುಗ್ಗುತ್ತಿವೆ. (ಪುಟ 27-36)

ಬುದ್ಧದೇಬ ಘೋಷ ಮತ್ತು ಪ್ರಾಬೀರಡೇ ರವರ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯವು 1971 ರಿಂದ 1994 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ

ರಾಷ್ಟ್ರದ ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಮುಖ ಫಲಿತವೆಂದರೆ, ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳಿವೆ. 1971-72 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ದೆಹಲಿ, ಪಂಜಾಬ ಮತ್ತು ತಮಿಳನಾಡು ರಾಜ್ಯಗಳು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಪ್ರಥಮ, ದ್ವಿತಿಯ ಮತ್ತು ತೃತೀಯ ಸ್ಥಾನ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ತ್ರಿಪುರ, ಸಿಕ್ಕಿಂ ಮತ್ತು ಮಿಝೋರಾಮ್ ರಾಜ್ಯಗಳು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿವೆ. 1994-95 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ದೆಹಲಿ, ಪಂಜಾಬ, ತಮಿಳುನಾಡು, ಹರಿಯಾಣ, ಗೋವಾ, ಗುಜರಾತ್, ಮಹರಾಷ್ಟ್ರ, ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ, ಕರ್ನಾಟಕ ಮತ್ತು ಕೇರಳ ಈ ಹತ್ತು ರಾಜ್ಯಗಳು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ, ಮಿಜರಾಂ, ತ್ರಿಪುರ, ಸಿಕ್ಕಿಂ, ಮೇಘಾಲಯ, ಅಸ್ಸಾಂ ಮಣಿಪುರ, ಜಮ್ಮು ಮತ್ತು ಕಾಶ್ಮೀರ, ಪಶ್ಚಿಮ ಬಂಗಾಳ ಮತ್ತು ಮಧ್ಯ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯಗಳು ಭೌತಿಕ ಮೂಲ ಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ದುಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆ.

ಈ ಅಧ್ಯಯನವು 1971-72 ರಿಂದ 1994-95 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂತರರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತವೆ. 1971-72 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೇರಳ, ಗೋವಾ ಮತ್ತು ದೆಹಲಿ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಪ್ರಥಮ, ದ್ವಿತಿಯ ಮತ್ತು ತೃತೀಯ ಸ್ಥಾನ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, 1994-95 ರಲ್ಲಿ ದೆಹಲಿ, ಕೇರಳ ಮತ್ತು ಗೋವಾ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ 1,2, ಮತ್ತು 3 ನೇ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದರೆ, ಜಮ್ಮು ಮತ್ತು ಕಾಶ್ಮೀರ, ಮಿಝೂರಾಂ, ಅರುಣಚಲ ಪ್ರದೇಶ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕುರಿತಂತೆ 1971 ರಿಂದ 1994 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ದೆಹಲಿ, ಪಂಜಾಬ ಒಂದನೇ ಮತ್ತು ಎರಡನೇಯ ಸ್ಥಾನ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ತ್ರಿಪುರ, ಮಿಝೊರಾಂ ಮತ್ತು ಅರುಚಾಲ ಪ್ರದೇಶ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ. ದೂರವಾಣಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪಂಜಾಬ, ದೆಹಲಿ ಮತ್ತು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಮೊದಲ ಮೂರು ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ,

ಅರುಣಾಚಲ ಪ್ರದೇಶ, ತ್ರಿಪುರ ಮೇಘಾಲಯ ಕೊನೆಯ ಮೂರು ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ. ಇವರ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವುದೇನೆಂದರೆ, ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಸಾರಿಗೆ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯು 1971 ರಿಂದ 1994 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿದಿದೆ (ಘೋಷ, ಪ್ರಾಚೀರ್, ಪ್ರಾಬೀರಡೇ, 1998 : 3339).

ಓಂ ಪ್ರಕಾಶ ಮಾಥುರ (1973) ಅವರ ಅಧ್ಯಯನವು ಭಾರತ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರದ 18 ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನವು 1965 ರಿಂದ 1970 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಪ್ರಚುರಪಡಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ಹೊರ ಬಂದ ತಥ್ಯಗಳೆಂದರೆ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಉಪಯೋಗ ಮತ್ತು ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆ ಇದೆ. 1969-70 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ ತಲಾ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅನುಭೊಗ ಪಂಜಾಬದಲ್ಲಿ ಅತೀ ಹೆಚ್ಚು ಅಂದರೆ 181.1 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಇದ್ದರೆ ಅದು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ 148.3 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಮತ್ತು ಗುಜರಾತ್‌ನಲ್ಲಿ 127. 2 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಇದೆ. ಅದರಂತೆ ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಗಳಾದ ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶ, ರಾಜಸ್ಥಾನ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ 50.7 ಕಿ. ವ್ಯಾ. 43.1 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಮತ್ತು 53.1 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಇದೆ. ಅತೀ ಕಡಿಮೆ ಎಂದರೆ ನಾಗಲ್ಯಾಂಡ ಮತ್ತು ಆಸ್ಸಾಂ ಅವು ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ 7.6 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಮತ್ತು 18.4 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ, ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ತಲಾ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅನುಭೋಗವು ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಪಂಜಾಬ, ಗುಜರಾತ್, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ತಮಿಳುನಾಡು, ಪಶ್ಚಿಮಬಂಗಾಳ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ವಾರ್ಷಿಕ ತಲಾ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅನುಭೋಗವು ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತಲಾವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅನುಭೋಗವು ಪ್ರತಿಶತ 10% ರಂತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ವಾರ್ಷಿಕ ತಲಾ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅನುಭೋಗದಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆ 57.62 (1965-66) ದಿಂದ 54.82 (1969-70) ಕ್ಕೆ ಕುಗ್ಗಿದೆ.

ರಸ್ತೆ ಜಾಲದಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಹಾಗೂ ಈ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವುದೇನಂದರೆ 1965 ರಿಂದ 1970 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆ ಇದೆ. 1969-70 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯವು ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ, 54.6 ಕಿ.ಮಿ. ನಷ್ಟು ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಮಧ್ಯ ಪ್ರದೇಶ, ಒರಿಸ್ಸಾ ಮತ್ತು ರಾಜಸ್ಥಾನ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ 6.7, 8.3 ಮತ್ತು 6.1 ಕಿ. ಮೀ. ನಷ್ಟು ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಇದು ರಾಷ್ಟ್ರ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1965-66 ರಿಂದ 1969-70 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿದೆ. ಪಶ್ಚಿಮ ಬಂಗಾಲದಲ್ಲಿ ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಕೇವಲ 0.1 ಕಿ.ಮೀ. ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಉಂಟಾದರೆ, ಅದು ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 0.8 ಕಿ. ಮೀ. ಮಧ್ಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 0.4 ಕಿ. ಮೀ. ಜಮ್ಮು ಮತ್ತು ಕಾಶ್ಮೀರದಲ್ಲಿ 0.4 ಕಿ. ಮೀ. ಮತ್ತು ಬಿಹಾರದಲ್ಲಿ 0.2 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1965 ರಿಂದ 1970 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯು ಕೋ-ಎಪಿಸಿಯೆಂಟ್ ಆಫ್ ವೇರಿಯೆಷನ್ ಮೌಲ್ಯವು 92.23 ರಿಂದ 104.25 ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ.

ಆರ್. ಪಿ. ಕುರ್ಲಕರ್ ರವರ ಅಧ್ಯಯನವು ಭಾರತದ 25 ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ 1995 ರ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸೂಚಂಕವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಗೋವಾ ಅಧಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸೂಚ್ಯಂಕ (349.62) ದೊಂದಿಗೆ, ದೇಶದಲ್ಲಿಯೇ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಬಿಹಾರ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ 62.98 ಮೌಲ್ಯ ಪಡೆದು, ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸೂಚ್ಯಾಂಕ ಹೊಂದಿರುವ ರಾಜ್ಯವಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ 120.45 ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸೂಚ್ಯಾಂಕದ ಮೌಲ್ಯದೊಂದಿಗೆ 16 ನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಅಸ್ಸಾಂ, ಉತ್ತರಪ್ರದೇಶ, ಒರಿಸ್ಸಾ, ರಾಜಸ್ಥಾನ, ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಬಿಹಾರ ಈ ಏಳು ರಾಜ್ಯಗಳ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸೂಚ್ಯಂಕವು ಸರಾಸರಿ ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಈ ಏಳು

ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ತೀರ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ರಾಜ್ಯಗಳು ಹೂಡಿಕೆಯ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾಗವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂದು ಅಧ್ಯಯನವು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದೆ (ಕುರ್ಲಕರ್, 1998 ; 200).

ಆರ್. ಟಿ. ತಿವಾರಿ (1982) ಅವರು ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳ ಅಧ್ಯಯನ ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆ. ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ 1960 ರಿಂದ 1968 ಮತ್ತು 1978 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇವರು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ತಲಾ ಅನುಭೋಗ, ಒಟ್ಟು ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಿದ ಪ್ರತಿಶತ ಹಳ್ಳಿಗಳು ಮತ್ತ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಯಾಗಿ ಆಯ್ದುಕೊಂಡು ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ''ಭಾರತದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಅನುಭೋಗದಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1961 ರಿಂದ 1979 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದು ಒಟ್ಟು ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಿದ ಪ್ರತಿಶತ ಹಳ್ಳಿಗಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1961 ರಿಂದ 1969 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದ್ದು 1979ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1961 ರಿಂದ 1969 ರಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದ್ದು 1979 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿದೆ'' (ತಿವಾರಿ 1982 : 25). ಇವರ ಇನ್ನೊಂದು ಅಧ್ಯಾಯನ ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1970-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗಿವೆ (ತಿವಾರಿ 1983).

ದುರಾಯಿ, ಎ. ಉಪಧ್ಯಾಯ ಮತ್ತು ಜಿ. ತಿವಾರಿ ಅವರು 1993-94 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಸಾವಿರಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿದ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಯ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು 1000 ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿದ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಯ ಸಂಪರ್ಕ ಇವೆರಡನ್ನು ಸೂಚಿಯಾಗಿ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿ ಕೊಂಡು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ

ಅಂತರಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ. 1994-95 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಜರಾತ್, ಹರಿಯಾಣ, ಕೇರಳ, ಮಣಿಪುರ, ಮೇಘಾಲಯ ಮತ್ತು ಪಂಜಾಬ ರಾಜ್ಯಗಳು ಉತ್ತಮ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶ, ಮಧ್ಯ ಪ್ರದೇಶ, ರಾಜಸ್ಥಾನ, ಬಿಹಾರ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಮುಂತಾದ ರಾಜ್ಯಗಳು ಕಡಿಮೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಸಂಪರ್ಕಗಳಲ್ಲಿ 1993-94 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. (ದುರಾಯಿ, ಉಪಾಧ್ಯಯ ಮತ್ತು ತಿವಾರಿ : 2000 : 14) ಆದರೆ, ಇವರು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಕುಗ್ಗುತ್ತವೆಯೋ ಅಥವಾ ತೀವ್ರವಾಗುತ್ತಿವೆಯೋ ಎಂಬುದನ್ನು ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ.

ವಿ. ಜಿ. ರಾವ್ (1985) ಅವರು ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೇಲಿನ ತಲಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಕುರಿತು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಭೌತಿಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೇಲಿನ ತಲಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1961 ರಿಂದ 1968 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದು 1968 ರಿಂದ 1975 ಹಾಗೂ 1975 ರಿಂದ 1980 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ (ರಾವ್, 1985 : 18). ಇವರು ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಭೌತಿಕ ಬಂಡವಾಳದ ಮೇಲಿನ ತಲಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಎಸ್. ಕೆ. ಸಿಂಗ್ (2000) ಅವರ ಅಧ್ಯಯನವು ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಉತ್ಪಾದಕ ದಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯು ಅಂತರಗಳನ್ನೂ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ''1983 - 1990 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಗಳ ಒಡೆತನದಲ್ಲಿರುವ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಉತ್ಪಾದಕ ದಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗಿವೆ, ಅಂದರೆ 1991 ರಿಂದ 1997 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅವು ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ ''(ಸಿಂಗ್ 2000 : 4274).

ಅಗ್ರವಾಲ್ (1989) ರವರ ಅಧ್ಯಯನವು ಭಾರತದ ಉತ್ತರ - ಪಶ್ಚಿಮ ರಾಜ್ಯಗಳ ಮತ್ತು ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಇವುಗಳ ನಡುವೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ತಲಾ ಅನುಭೋಗದಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ''1983 - 1984 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ಉತ್ತರ - ಪಶ್ಚಿಮ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ತಲಾ ಅನುಭೋಗವು

ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ'' (ಅಗ್ರವಾಲ್, 1989 ; 12). ಉತ್ತರ- ಪಶ್ಚಿಮ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಮೇಘಾಲಯ ಇತರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ತಲಾ ಅನುಭೋಗವನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ.

2.5 (ii). ರಾಜ್ಯಗಳ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತಾದ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆ:

ಒಂದು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಅಸಮಾನತೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಅನೇಕ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಪ್ರಯತ್ನಪಟ್ಟಿವೆ. ಭಾರತ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಸಹ ಇಂಥಹ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ನಡೆದಿವೆ. ಇಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತಂತೆ ಕೆಲವು ಮುಖ್ಯ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಮಂಡೆಲ್ (1987) ರವರ ಅಧ್ಯಯನವು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಬಿಹಾರ ರಾಜ್ಯ ಮೂರು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿದೆ. ಬಿಹಾರ ರಾಜ್ಯದ 1970-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಬಿಹಾರ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಬಿಹಾರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಯು ಕುಗ್ಗುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತೋರಿಸಿದರೆ ಛೋಟನಾಗಪುರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಪಕ್ಕಾ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದು, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತೋರಿವೆ (ಮಂಡೆಲ್, 1987 ; 144).

ಅಬ್ದುಲ್ ಷಾಹಬಾನ್ ಮತ್ತು ಎಲ್. ಎಂ. ಬೊಲೆ (1999) ರವರ ಅಧ್ಯಯನವು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ರಾಜ್ಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಿದೆ. 1972-83 ಮತ್ತು 1989 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರ್ವ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಮರಾಠವಾಡ, ವಿದರ್ಭ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ, ಕೊಂಕಣ ವಿಭಾಗ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದೆ. ಆದರೆ, ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪೂರ್ವ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ

ಮತ್ತು ಕೊಂಕಣ ವಿಭಾಗವು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿವೆ. ''ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಕಡಿಮೆಯಾದರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕದಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ'' (ಅಬ್ದುಲ್ ಷಾಹ ಬಾನ್ ಮತ್ತು ಬೋಲೇ 1999 : 73).

ಜೋಶಿ (1990) ರವರ ಅಧ್ಯಯನವು 1960-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1960-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯು ಕುಗ್ಗಿದೆ. ಆದರೆ ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ. 1981-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಮತಲ ಕ್ಷೇತ್ರ ಅಥವಾ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಯು ಕುಗ್ಗಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಡ್ಡಗಾಡು ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದರೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಇಳಿಮುಖವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಜೋಶಿ (1998 : 44) ಅವರ ಇನ್ನೊಂದು ಅಧ್ಯಯನವು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಜಾನಸನ್ ಶ್ಯಾಮುಲ (1994) ರವರ ಅದ್ಯಯನವರು 1991-94 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಅಂತರ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿನ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ.ಗೆ 445.86 ಕಿ.ಮೀ. ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಅಖಿಲ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯವು 698. 60 ಕಿ. ಮೀ. ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ.ಮೀ. ಗೆ 15.86 ಕಿ.ಮೀ. ದಷ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ 16.10 ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯು ಸಹ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆ ಇದೆ. ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು

ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕವು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಹಿಂದುಳಿದಿದೆ. ಅದರಂತೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟ ಇವುಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗಳಿವೆ (ಜಾನಸ್‌ನ್, 1994 : 62).

2.5 (iii). ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತಾದ ಅಧ್ಯಯನಗಳು :

ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಮನಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇವುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಹ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆಗಳಿವೆ. ಇಂಥಹ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಹಲವಾರು ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಗುರುತಿಸಿವೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿಯ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ತೀವ್ರವಾಗುತ್ತಿವೆಯೋ ಅಥವಾ ಕುಗ್ಗುತ್ತಿವೆಯೋ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಹಲವು ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿವೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಜಿಲ್ಲಾದಾರು ಅಸಮಾನತೆಯ ಕೆಲ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ತಿವಾರಿ ಆರ್.ಟಿ. (1983;17) ರವರ ಅಧ್ಯಯನವು 1968 -79 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರತಿಶತ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಹೊಂದಿದ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ ಎಂದು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ವರ್ಮಾ ಮತ್ತು ಶಾಹಿ (1988 : 56-60) ರವರು 1981 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶ ರೊಹಿಲಖಂಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತು ಅದ್ಯಯನ ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆ. ರೋಹಿಲ್ ಖಂಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ಕೇವಲ ಐದು ತಾಲೂಕುಗಳಾದ ಬರೈಲಿ, ಮುರಾದಾಬಾದ್, ಬಿಜನೂರ, ಕಾಶಿಪುರಗಳು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇತರ 16 ತಾಲೂಕುಗಳಿಗಿಂತ ಮುಂದುವರಿದಿವೆ.

ಬಾಜಪೈ, ಮೆಹ್ತಾ ಮತ್ತು ವಿಜಯ ಪರಿಹಾರ (1993) ಇವರು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ನಾಲ್ಕು ಸೂಚಿಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿ 1981 - 89 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತು ಅಧ್ಯಯನ ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆ. ಇವರ ಅಧ್ಯಯನ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅನುಭೋಗ, ಗ್ರಾಮೀಣ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅನುಬೋಗಿಗಳು, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಿದ ಪ್ರತಿಶತ ಹಳ್ಳಿಗಳು, ಇವುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ,ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮೀಣ ಶಕ್ತಿಯ ಅನುಬೋಗಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ (ಬಾಜಪೈ, ಮೆಹ್ತಾ ಮತ್ತು ವಿಜಯ ಪರಿಹಾರ, 1993 : 102).

ಜೋಶಿ (1990) ಅವರ ಪ್ರಭಂದವು 1960-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವದೇನೆಂದರೆ ಜಿಲ್ಲೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯು ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೆಲವು ಸೂಚಿಗಳಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಸೂಚಿಗಳಲ್ಲಿ ಹಿಗ್ಗುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ''ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಿದ ಪ್ರತಿ ಶತ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆ ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದರೆ, ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯ ಕುರಿತಂತೆ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ'' (ಜೋಶಿ 1990 : 185). ಇವರ ಇನ್ನೊಂದು ಅಧ್ಯಯನವು 1981 - 1991 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಿದ ಪ್ರದೇಶದ ಹಳ್ಳಿಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆ ಕುಗ್ಗಿವೆ (ಜೋಶಿ, 1998 : 44) ಎಂದು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ರಾಜಕಿಶೋರ ಮತ್ತು ಚಿತ್ರ ಸೇನ (1995 : 83-114) ಅವರು ಒರಿಸ್ಸಾ ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳ ಅಧ್ಯಯನ ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆ. ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ 1972-82 ಮತ್ತು 1982-91 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು 4 ಸೂಚಿಗಳ ಮೂಲಕ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ. 1972-1981 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು 1981-85 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹಿಗ್ಗಿದ್ದು ಮತ್ತೆ 1985 - 90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆಯು ಏರಿಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿದೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ರಸ್ತೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆಯು 1972-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿ ಮತ್ತೆ 1981-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ. ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆಯು ಎರಡು ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಮುಖವಾಗಿದೆ.

ಸಿದ್ಧಾರ್ಥ ಶಾಸ್ತ್ರಿ(1998) ಅವರ ಪ್ರಭಂದವು ರಾಜಸ್ಥಾನ ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ಸಂಯುಕ್ತ ಸೂಚಿಯಿಂದ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ''1961-84 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜಸ್ಥಾನ ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಕುಗ್ಗಿವೆ'' (ಸಿದ್ಧಾರ್ಥ ಶಾಸ್ತ್ರಿ, 1998 : 28). 1991 ರಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆ ಇದೆ ಎಂದು ಅಂಜು ಕೋಳಿ ಮತ್ತು ಜೈನ್ (1999 : 46-55) ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ.

ಗನಶ್ಯಾಮ ಮಹಾಂತಿ (1999: 68-79) ರವರ ಅಧ್ಯಯನ ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1982-92 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆ ಉಂಟಾಗಿದೆ. ಏಳು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಾದ ಪಶ್ಚಿಮ ಗೋದಾವರಿ, ಕೃಷ್ಣ ನಲಗೊಂಡ, ಕರಿಮನಗರ, ನಿಜಾಮಬಾದ್, ಮೇದಕ್ ಇವು ಆರ್ಥಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕುರಿತಂತೆ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಮುಂದುವರಿದಿವೆ.

ದಾಡಿಬಾವಿ (1990 : 95) ಅವರು 1961-85 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತು ಅಧ್ಯಯನ ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆ. ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಯು ಇಳಿಮುಖವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ಈ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. 1961 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾವಿ, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೀದರ್, ಬಿಜಾಪೂರ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ರಾಯಚೂರು, ತುಮಕೂರ, ಮೈಸೂರು ಹೀಗೆ ಒಟ್ಟು ಹತ್ತು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಆದರೆ,1985 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೀದರ್, ಧಾರವಾಡ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಕೇವಲ ಐದು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ರಾಜ್ಯ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆ ಮುಂದುವರಿದಿದೆ.

ಗಾಯತ್ರಿ (1997) ರವರ ಅಧ್ಯಯನವು 1976-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆ ಇರುವುದು ಈ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ 1976 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಂಡ್ಯ, ಹಾಸನ ಮೈಸೂರು, ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಐದು ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದ್ದರೆ, ರಾಯಚೂರು, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬಿಜಾಪೂರ, ಬೀದರ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಕೊನೆಯ ಐದು ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ. ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು 1976 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿಯ ಸ್ಥಾನವನ್ನು 1990 ರಲ್ಲಿ ಕಾಯ್ದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. 1990 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಂಡ್ಯ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಹಾಸನ, ಚಿಕ್ಕ ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕೋಲಾರ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಐದು ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಆಕ್ರಮಿಸಿದರೆ ಕೊಡಗು, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬಿಜಾಪೂರ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಕೊನೆಯ ಐದು ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ. ರೈಲ್ವೆ ಕುರಿತಂತೆ 1990 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಧಾರವಾಡ, ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಬಿಜಾಪೂರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಐದು ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದರೆ, ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಬೀದರ, ಮಂಡ್ಯ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು, ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಕೊನೆಯ ಐದು

ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿದೆ. ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿಗಳು ಕುರಿತಂತೆ 1990 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ, ಕೊಡಗು, ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಮೊದಲ ಐದು ಸ್ಥಾನ ಆಕ್ರಮಿಸಿದರೆ ತುಮಕುರ, ಮಂಡ್ಯ, ರಾಯಚೂರ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಕೊನೆಯ ಐದು ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿದೆ. ''ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆ ಇದೆ'' (ಗಾಯತ್ರಿ 1997 : 185). ಆದರೆ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಕುಗ್ಗುತ್ತಿವೆಯೇ ಅಥವಾ ಹಿಗ್ಗುತ್ತಿವೆಯೋ ಎಂಬುವುದನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ತಿಳಿಸಿಲ್ಲಾ ಜಾನಸನ್ ಸ್ಯಾಮುಲ್ (1994 : 1-18) ರವರ ಅಧ್ಯಯನ ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1991-1992 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆ ಇದೆ. ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ಕುರಿತಂತೆ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನ ಪಡಿದಿದ್ದರೆ ನಂತರದ ಸ್ಥಾನ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಪಡೆದಿದೆ. ರೈಲ್ವೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಮುಂದುವರಿದಿವೆ. ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಯಚೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿದೆ. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕುರಿತಂತೆ, ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ತಲಾ ಅನುಭೋಗವು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಇದ್ದು ಅದನ್ನು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಕಾಣಬಹುದು. ಈ ಅಧ್ಯಯನವು ಅಸಮಾನತೆಯ ಕುರಿತು ತಿಳಿಸಿದೆ, ಆದರೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ.

ಹೇಮಲತಾರಾವ್ ಮತ್ತು ದೇವೇಂದ್ರಬಾಬು (1994 : 1-20) ರವರ ಅಧ್ಯಯನವು ಸಹ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಮತ್ತು ತಾಲೂಕುಗಳ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1992-93 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಯು ಕಡಿಮೆ (0-10) ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೀದರ್, ಹೊಸಪೇಟ, ಸಂಡೂರ, ರಾಯಚೂರ, ಗುಲ್ಬಾರ್ಗ, ಕೊಪ್ಪಳ, ಮತ್ತು ಬಾಲ್ಕಿ ಅತಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಉಳಿದ ತಾಲೂಕುಗಳ

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿವೆ. ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ವಿಭಾಗವು ಹಿಂದುಳಿದಿದ್ದು ನಿಷೇದಾತ್ಮಕ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಈ ಎಲ್ಲಾ ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಸಂಗತಿಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತವೆ.

1. ಭಾರತ ಮತ್ತು ಅದರ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಗಳು ಆಗುತ್ತಿವೆ.
2. ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ಮುಂದುವರಿದ ಮತ್ತು ಹಿಂದುಳಿದ ರಾಜ್ಯಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರಗಳು ಕಿರಿದಾಗುವ ಬದಲು ತೀವ್ರಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ.
3. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಗಳ ನಡುವೆ ಅಂತರ ಸಮಾನತೆಗಳು ಕುಗ್ಗುತ್ತಿವೆ.
4. ರಾಜ್ಯಗಳ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿಯ ಭೌತಿಕ ಮೂಲ ಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ಕುರಿತಂತೆ ನಿಚ್ಚಳವಾಗಿ ಹೇಳುವಂಥ ಸ್ಥಿತಿಯಿಲ್ಲ, ಕೆಲವು ರಾಜ್ಯಗಳ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂತರಗಳು ಅಧಿಕವಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಇನ್ನು ಕೆಲವು ರಾಜ್ಯಗಳ ಪ್ರವೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿವೆ.
5. ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೆಲವು ಸೂಚಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರ ಜಿಲ್ಲಾ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ತೀವ್ರಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಸೂಚಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗುತ್ತಿವೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ - 3

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಕ್ಷಿನೋಟ

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಕ್ಷಿನೋಟ

ಈ ಸಂಶೋಧನೆಯು ಹೈದಾರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ತನ್ನ ಅಧ್ಯಯನ ಕ್ಷೇತ್ರವಾಗಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. ಆ ಕಾರಣ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಒಂದು ಸ್ಥೂಲ ಪರಿಚಯವನ್ನು ನೀಡುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಾಯದಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಅಧ್ಯಯನ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಕೊರತೆಗಳು ಹೇಗಿವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸುವುದು ಹೇಗೆ ಎಂದು ಅರಿಯಬೇಕಾದಲ್ಲಿ ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಚಾರಿತ್ರಿಕ ಮತ್ತು ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿವರಗಳು, ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಮುಂತಾದ ವಿವರಗಳನ್ನು ಅರಿಯಬೇಕಾದದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುತ್ತವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಾಲ್ಕು ಕಂದಾಯ ವಿಭಾಗಗಳು ರಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅವುಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾಗಳಾಗಿವೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವನ್ನೇ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವೆಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಮುಕುಟ ಪ್ರಾಯದಂತಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶವು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ಬೀದರ್, ರಾಯಚೂರ, ಕೊಪ್ಪಳ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದೆ. ಚಾರಿತ್ರಿಕವಾಗಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಇನ್ನುಳಿದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಮಾತ್ರ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಿದ್ದವು. ಆದರೆ, 1956 ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಏಕೀಕರಣದ ತರುವಾಯ ಆಡಳಿತದ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಕಂದಾಯ ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು ರಚಿಸಲಾಯಿತು. ಮೊದಲಿಗೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿತ್ತು. ತರುವಾಯ ಅದನ್ನು 1966, ಫೇಬ್ರುವರಿ 1 ರಂದು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಕಂದಾಯ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲಾಯಿತು. (ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲಾ ಗೆಜೆಟಿಯರ್ ಪು. 91) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿಯು ಸೇರಿದ್ದರಿಂದ ಆಡಳಿತದ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಸಹ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಯಿತು.

3. 1. ಚಾರಿತ್ರಿಕ ಹಿನ್ನಲೆ :

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸ್ಥಿತಿ - ಗತಿಗಳನ್ನು ಅರಿಯಬೇಕಾದರೆ ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಸ್ಥೂಲವಾದ ಚಾರಿತ್ರಿಕ ಹಿನ್ನಲೆಯನ್ನು ಅರಿಯುವುದು ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸೇರಿರುವ ಒಟ್ಟು ಐದು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಾದ ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ರಾಯಚೂರ, ಕೊಪ್ಪಳ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಹಲವಾರು ಸಾಮ್ರಾಟರ ಮತ್ತು ರಾಜರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು.

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರಮುಖ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರ ನಾಗಾವಿಯನ್ನು ದಕ್ಷಿಣದ ತಕ್ಷಶಿಲೆ ಎಂದೇ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮಧ್ಯಕಾಲೀನ ಕರ್ನಾಟಕ ಇತಿಹಾಸವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸೇಡಂ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿರುವ ಮಳಖೇಡವು ಹಿಂದೆ ರಾಷ್ಟ್ರಕೂಟರ ರಾಜಧಾನಿಯಾಗಿತ್ತು. ಅಮೋಘವರ್ಷನ ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ಒಳಪಟ್ಟ ಈ ಮಾನ್ಯಖೇಟವೇ ಇಂದಿನ ಮುಳಖೇಡ.

ಒಂದು ಕಾಲಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರಕೂಟರು, ಕಲ್ಯಾಣದ ಚಾಲುಕ್ಯರು, ಬಹುಮನಿ ಸುಲ್ತಾನರು, ಮತ್ತು ನಿಜಾಮರು ಆಳಿದ್ದ ಕಲಬುರ್ಗಿಗೆ ತನ್ನದೇ ಆದ ಬಹುಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ಇತಿಹಾಸವಿದೆ.

ಹತ್ತನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಕಲ್ಯಾಣದ ಚಾಲುಕ್ಯರು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಆಳಿದರು. ಮಹಮದ್-ಬಿನ್-ತುಘಲಕ್ ದೆಹಲಿಯ ಸುಲ್ತಾನನಾಗಿದ್ದಾಗ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ದಂಡಯಾತ್ರೆ ಮಾಡಿ ವಾರಂಗಲಿನ್ ಕಾಕತಿಯರನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಅವರ ರಾಜ್ಯವನ್ನು ಕಸಿದುಕೊಂಡಾಗ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಸಹ ಸುಲ್ತಾನರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಮುಂದೆ ಅಲ್ಲಾವುದ್ದೀನ್ ಹಸನ್ ಗಂಗು ಬಹುಮನ್-ಷಾ ಕ್ರಿ. ಶ. 1347 ರಲ್ಲಿ ಬಹುಮನಿ ರಾಜ್ಯವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿದಾಗ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಅವನ ರಾಜಧಾನಿಯಾಯಿತು. ನಂತರದ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಔರಂಗಜೇಬ್ ದಂಡಯಾತ್ರೆ ಕೈಗೊಂಡಾಗ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಅವನ ಕೈವಶವಾಯಿತು (ವಿಷಯ ವಿಶ್ವಕೋಶ 1979 : 485). ಔರಂಗಜೇಬನ ತರುವಾಯ ಮೊಘಲ್ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಂತಃಕಲಹಗಳು ಏರ್ಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಮೊಘಲರ ಕೊನೆಯ ದೊರೆ ಮಹಮ್ಮದ್ ಷಾ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ಸಮರ್ಥರಿರಲಿಲ್ಲ.

ದಕ್ಷಿಣದ ಮೇಲೆ ನಿಗಾವಹಿಸಲೆಂದು ನೇಮಕಗೊಂಡ ನಿಜಾಮ್ ಮುಲ್ಕುಲ್ಕನ್ ಅಂತಃಕಲಹದ ದುರ್ಲಾಭವನ್ನು ಪಡೆದು ಯುದ್ಧದಲ್ಲಿ ಜಯಗಳಿಸಿದನು. ಈತನ ಪರಾಕ್ರಮ ಮತ್ತು ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆಯನ್ನು ಗಮನಿಸಿದ ದಿಲ್ಲಿಯ ಸುಲ್ತಾನನು ಮುಲ್ಕುಲ್ಕನನ್ನು ತನ್ನ ಪ್ರಧಾನಿಯಾಗಿ ನೇಮಿಸಿಕೊಂಡನು. ಪ್ರಧಾನಿಯ ಸ್ಥಾನ ಒಲ್ಲದ ಮುಲ್ಕುಲ್ಕನು ಕ್ರಿ. ಶ. 1724 ರಲ್ಲಿ ಆ ಹುದ್ದೆಗೆ ರಾಜೀನಾಮೆ ನೀಡಿ ಔರಂಗಬಾದ್‌ಗೆ ಹಿಂದುರಿಗಿದನು. ಆಗ ಮೊಘಲ್‌ರ ಸುಬೇದಾರನಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಮುಝುಬರ್‌ಖಾನನ್ನು ಕ್ರಿ. ಶ. 1724 ರಲ್ಲಿ ಸೋಲಿಸಿದನು. ಮುಂದೆ ಹೈದರಾಬಾದ್‌ನ್ನು ತನ್ನ ವಶಮಾಡಿಕೊಂಡು, ಔರಂಗಬಾದನ್ನು ರಾಜ್ಯಧಾನಿಯಾಗಿಸಿಕೊಂಡು ಸ್ವತಂತ್ರ ದೊರೆಯಂತೆ ಮೆರೆದನು. (ವಸಂತ ಕುಷ್ಟಗಿ, 1999).

ನಿಜಾಂ ಮುಲ್ಕುಲ್ಕನ್ ಪರಾಕ್ರಮವನ್ನು ಗ್ರಹಿಸಿದ್ದ ದಿಲ್ಲಿಯು ದೊರೆ ಮಹಮ್ಮದ್ ಷಾನು 'ಅಸಫಜ್ ಅಸಫ್ ಜಹಾ' ಎಂಬ ಬಿರುದನ್ನು ಅವನಿಗೆ ನೀಡಿದನು. ಅಂದಿನಿಂದ ಈ ನಿಜಾಮ ಮನೆತನಕ್ಕೆ 'ಅಸಪ್-ಜಾ' ಮನೆತನ ಎನ್ನುವ ಹೆಸರು ರೂಢಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದಿತು. ಸುರಪುರ, ಶಹಪುರ, ಜೇವರಗಿ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳ ಭಾಗ ಸುರಪುರದ ನಾಯಕರ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಸ್ವತಂತ್ರವಾದ ಸಂಸ್ಥಾನವಾಯಿತು. ಸುರಪುರದ ಸಂಸ್ಥಾನಿಕ ರಾಜ್ಯ ವೆಂಕಟಪ್ಪ ನಾಯಕನು (1707-1857) ಬ್ರಿಟೀಷರ ವಿರುದ್ಧದ ಕ್ರಾಂತಿಯಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿ, ಬ್ರಿಟೀಷರಿಂದ ದಮನಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದ, ತರುವಾಯ ಸುರಪುರದ ಸಂಸ್ಥಾನವು ನಿಜಾಮರ ವಶವಾಯಿತು. (ವಿಷಯ ವಿಶ್ವಕೋಶ - 1979 : 483) ಕ್ರಿ. ಶ. 1724 ರಿಂದ 1948 ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 17 ರ ವರೆಗೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ಹಳೆಯ ರಾಯಚೂರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಈ ಮನೆತನದವರ ಆಳ್ವಿಕೆಯ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿದ್ದವು (ಕೃಷ್ಣ ಜಿ. ಅಪ್ರಕಟಿತ, 2000:78).

'ಬೀದರ್' ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಕಂದಾಯ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಮತ್ತೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆ ಬಾದಾಮಿಯ ಚಾಲುಕ್ಯರು, ರಾಷ್ಟ್ರಕೂಟರು ಮತ್ತು ಕಲ್ಯಾಣದ ಚಾಲುಕ್ಯರ ವಶದಲ್ಲಿತ್ತು. ನಂತರ ಈ ಜಿಲ್ಲೆ ಬಹುಮನಿ ಸುಲ್ತಾನರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಯಿತು. 1619 ರ ವೇಳೆಗೆ ಆದಿಲ್ ಶಾಹಿಗೆ ಸೇರಿದ್ದ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಕ್ರಿ. ಶ. 1724 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದಿನ ನಿಜಾಮನ

ವಶಕ್ಕೆ ಸೇರಿತು. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಸಂಸ್ಥಾನ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಂಡ ತರುವಾಯ ಈ ಜಿಲ್ಲೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದಿತ್ತು. ಕ್ರಿ. ಶ. 1956 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಗಳ ಪುನರ್ ವಿಂಗಡನೆಯಾದಾಗ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬೀದರ್, ಹುಮನಾಬಾದ್, ಔರಾದ್ ಮತ್ತು ಬಾಲ್ಕಿ ತಾಲೂಕುಗಳು ಮಾತ್ರ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ದಕ್ಕಿದವು (ಕರ್ನಾಟಕ ಸ್ಟೇಟ್ ಗೆಜೆಟಿಯರ್, ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆ1977-25-93).

ದೋ- ಅಬ್ ಪ್ರದೇಶವೆಂದೇ ಖ್ಯಾತಿ ಗಳಿಸಿದ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆ ತುಂಗಭದ್ರಾ ಮತ್ತು ಕೃಷ್ಣ ನದಿಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹರಡಿಕೊಂಡಿವೆ. ಮೌರ್ಯ, ಕದಂಬ, ಬಾದಾಮಿ ಚಾಲುಕ್ಯರು, ಸೇವುಣರು, ವಿಜಯನಗರ ಅರಸರು ಮುಂತಾದ ರಾಜ ಮನೆತನಗಳ ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ಈ ರಾಯಚುರು ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಕ್ರಿ. ಶ. 1520 ರಲ್ಲಿ ಕೃಷ್ಣ ದೇವರಾಯ ಬಹುಮನಿಶಾಹಿ ಸುಲ್ತಾನನಾದ ಇಸ್ಮಾಯಿಲ್ ಆದಿಲ್‌ಷಾನನ್ನು ಸೋಲಿಸಿ ರಾಯಚೂರನ್ನು ತನ್ನ ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡನು. ವಿಜಯನಗರ ಪತನದ ನಂತರ ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ರಾಯಚೂರು ಗೋಲ್ಕಂಡ, ಅಹಮದ್ ನಗರ, ಬಿಜಾಪೂರದ ಸುಲ್ತಾನರ ವಶದಲ್ಲಿತ್ತು. ಈಗ ಹೊಸ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿ ಮಾರ್ಪಾಡು ಹೊಂದಿದ ಕೊಪ್ಪಳವೂ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಇದ್ದಿತು. ಶಿವಾಜಿಯ ರಾಜ್ಯ ವಿಸ್ತರಣಾ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೊಪ್ಪಳ ಕೋಟೆಯನ್ನು ವಶಪಡಿಸಿಕೊಂಡನು. ಹೀಗೆ ಹಲವಾರು ರಾಜರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟ ರಾಯಚೂರು ಕ್ರಿ. ಶ. 1853 ರಲ್ಲಿ ಈಸ್ಟ್ ಇಂಡಿಯಾ ಕಂಪನಿಯ ಒಪ್ಪಂದದಂತೆ ಬ್ರಿಟಿಷರ ವಶವಾಯಿತು. ಆದರೆ, ಕ್ರಿ,. ಶ. 1858 ರಲ್ಲಿ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಮರಳಿ ನಿಜಾಮನ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಜ್ಞಾವಂತ ಜನರು ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಹೋರಾಟಕ್ಕೆ ಇಳಿದರು. ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಹೋರಾಟದ ಕಿಡಿ ಹೊತ್ತಿದ್ದು ಮೊದಲು ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಕೊಪ್ಪಳ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ, ಮುಂಡರಗಿ ಭೀಮರಾಯ ಮತ್ತು ಹಮ್ಮಿಗೆ ಕೆಂಚನಗೌಡರು ಕೊಪ್ಪಳದಲ್ಲಿ ಸ್ವತಂತ್ರ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಜನರನ್ನು ಎಚ್ಚರಿಸುತ್ತಾ ಕೊಪ್ಪಳದ ಕೋಟೆಯಲ್ಲಿ ಬ್ರೀಟಿಷರ ವಿರುದ್ಧ ಹೋರಾಡುತ್ತಾ ಮಡಿದರು. ಇವರ ಹೆಸರುಗಳು ಇಂದಿಗೂ ಸ್ಫೂರ್ತಿದಾಯಕ

(ಸೂರ್ಯನಾಥ ಕಾಮತ್ 1977 : 774) ಮುಂದೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸ್ಥಾಪನೆಯಾಗಿ ಅದರ ಮೂಲಕ ಅನೇಕರು ಭಾರತ ಬಿಟ್ಟು ತೊಲಗಿ ಚಳುವಳಿಯಲ್ಲಿ ಭಾಗವಹಿಸಿ ಬಂಧನಕ್ಕೊಳಗಾದರು.

ದಿನಾಂಕ 15-08-1947 ರಲ್ಲಿ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಾಗ ಹೈದರಾಬಾದಿನ ನಿಜಾಮನು ದಿನಾಂಕ 27-08-1947 ರಲ್ಲಿ ತಾನು ಭಾರತ ಒಕ್ಕೂಟದಲ್ಲಿ ಸೇರದೆ ಸ್ವತಂತ್ರನೆಂದು ಘೋಷಿಸಿಕೊಂಡನು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ನಾನಾ ಬಗೆಯ ಚಳುವಳಿಗಳು ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡವು. ಇವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಹತ್ತಿಕ್ಕಲು ರಜಾಕಾರರ ದೌರ್ಜನ್ಯ ಮಿತಿಮೀರಿ ಹೋಯಿತು. ಭಾರತ ಸರಕಾರವು ದಿನಾಂಕ 18-09-1948 ರಂದು ನಿಜಾಮನನ್ನು ಹತ್ತಿಕ್ಕಿ ಹೈದರಾಬಾದ್‌ನ್ನು ಭಾರತ ಒಕ್ಕೂಟಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಅನಂತರ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ದಿನಾಂಕ 01-11-1956 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಗಳ ಪುನರ್ವಿಂಗಡಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಂದು ಭಾಗವಾಯಿತು (ಕನ್ನಡ ವಿಷಯ ವಿಶ್ವಕೋಶ ಕ್ರಿ. ಶ. 1977 : 1261- 1262).

ಹಲವಾರು ಧೀಮಂತ ರಾಜರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದ ರಾಯಚೂರು, ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಕಾಲಾಂತರದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದಿನ ನಿಜಾಮನ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದವು. ಹೀಗಾಗಿ ಇವುಗಳನ್ನು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಎನ್ನುವ ಹೆಸರಿನಿಂದ ಗುರುತಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕದ ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ರಾಯಚೂರುಗಳು ನಿಜಾಮನ ನೇರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿದ್ದರೆ, ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಮತ್ತೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯಾದ ಬಳ್ಳಾರಿಯು ಬ್ರಿಟೀಷ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿ ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿತ್ತು. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತಿಹಾಸ ಮೌರ್ಯರ ಕಾಲದಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುತ್ತದೆ. ಶಾತವಾಹನರು, ಬನವಾಸಿಯ ಕದಂಬರು, ಬಾದಾಮಿ ಚಾಲುಕ್ಯರು, ರಾಷ್ಟ್ರಕೂಟರು, ಮುಂತಾದ ಅರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ಈ ಜಿಲ್ಲೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಇದಲ್ಲದೇ ಕಂಪಲಿರಾಯ, ಕುಮಾರ ರಾಮರಂತಹ ಸಂಸ್ಥಾನಿಕರು ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸಿದರು. ಜಗತ್ತ ಪ್ರಸಿದ್ಧ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯವೆನಿಸಿದ್ದ ವಿಜಯನಗರದ ಅರಸರು ಸುಮಾರು 300 ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಈ

ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ತಮ್ಮ ನೆಲೆಯಾಗಿ ಗುರುತಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದರು. ಕ್ರಿ. ಶ. 1565 ರಲ್ಲಿ ರಕ್ಕಸ ತಂಗಡಿ ಯುದ್ಧದಲ್ಲಿ ವಿಜಯನಗರ ಅರಸರು ಸೋಲನಾಭವಿಸಬೇಕಾಯಿತು. ವಿಜಯನಗರ ಪತನಾನಂತರ ಈ ಜಿಲ್ಲೆ ಆದಿಲ್‌ಷಾಹಿ ಸುಲ್ತಾನರ ಮತ್ತು ಪಾಳೆಗಾರರ ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ತರುವಾಯ ಮೊಘಲರು ಮತ್ತು ಮರಾಠರು ಇಲ್ಲಿ ಆದಿಪತ್ಯ ನಡೆಸಿದರು (ಕನ್ನಡ ವಿಷಯ ಕೋಶ : 1979 : 989).

ಕ್ರಿ. ಶ. 1768 ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರಿನ ಹೈದರಾಲಿಯು ಬಳ್ಳಾರಿಯ ಮೇಲೆ ಆಕ್ರಮಣ ನಡೆಸಿದನು. ನಂತರ ಅವನ ಮಗ ಟಿಪ್ಪು ಸುಲ್ತಾನನ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಒಳಗಾಯಿತು. ಮುಂದೆ ಕ್ರಿ. ಶ. 1799 ರಲ್ಲಿ ಟಿಪ್ಪು ಸುಲ್ತಾನನ ಮೇಲೆ ಬ್ರಿಟೀಷರು, ಮರಾಠರು, ನಿಜಾಮರ ಸೈನ್ಯ ಆಕ್ರಮಣ ನಡೆಸಿತು. ಈ ಯುದ್ಧದಲ್ಲಿ ಟಿಪ್ಪು ಹತನಾದನು. ಯುದ್ಧದ ತರುವಾಯದ ಒಪ್ಪಂದದಂತೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶವು ಹೈದರಾಬಾದ್ ನಿಜಾಮರ ವಶವಾಯಿತು. ಕ್ರಿ. ಶ. 1800 ರಲ್ಲಿ ಸಹಾಯಕ ಸೈನ್ಯ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡ ನಿಜಾಮನು ಬಳ್ಳಾರಿ, ಅನಂತಪುರ, ಕರ್ನೂಲ್ ಮತ್ತು ಕಡಪ ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ಸಂಭಾವನೆ ಬಾಬ್ತು ಎಂದು ಬ್ರಿಟೀಷರಿಗೆ ಕಾಣಿಕೆಯಾಗಿ ನೀಡಿದನು. ಹೀಗೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶವು ಕ್ರಿ. ಶ. 1800 ರಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟೀಷರ ನೇರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಯಿತು, ಬ್ರಿಟೀಷರು ಬಳ್ಳಾರಿಯನ್ನು ಮದ್ರಾಸ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಿಕೊಂಡರು (ಶೇಷಾದ್ರಿ, 1998 : 21).

ಭಾರತಕ್ಕೆ 1947 ರ ಆಗಸ್ಟ್ 15 ಕ್ಕೆ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಿತು. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಈ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯದ ಸವಿ ಅನುಭವಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದಂತಾಯಿತು. ಹೈದರಾಬಾದಿನ ಅರಸ್ ಮೀರ್ ಉಸ್ಮಾನ್ ಅಲಿ ನಿಜಾಮ ಬಹದ್ದೂರ್ ಸ್ವತಂತ್ರ ಭಾರತ ಒಕ್ಕೂಟ ಸೇರಲು ನಿರಾಕರಿಸಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯವನ್ನು ದಕ್ಷಿಣ ಪಾಕಿಸ್ತಾನ್ ಮಾಡಲು ಹೊರಟಿದ್ದನು. ಸರದಾರ್ ವಲ್ಲಭಬಾಯಿ ಪಟೇಲರು ನಡೆಸಿದ ಪೊಲೀಸ್ ಕಾರ್ಯಚರಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಈ ಪ್ರದೇಶವು ಕ್ರಿ. ಶ. 1948 ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 18 ರಂದು ಭಾರತ ಒಕ್ಕೂಟದಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಂಡಿತು.

ರಾಜ್ಯಗಳ ಪುನರ್ ವಿಂಗಡಣೆಯಾದಾಗ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಆದವಾನಿ, ಆಲೂರ್ ಮತ್ತು ರಾಮದುರ್ಗ ತಾಲೂಕುಗಳನ್ನು ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಿದ ತರುವಾಯ ಕ್ರಿ. ಶ. 1953 ರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲಾಯಿತು. ಕ್ರಿ. ಶ. 1956 ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತ್ಯವು ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯವಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡಿತು. ಕ್ರಿ. ಶ. 1973 ರಲ್ಲಿ ದೇವರಾಜ ಅರಸರ ಆಡಳಿತ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಕರ್ನಾಟಕವೆಂದು ಪುನರ್ ನಾಮಕರಣಗೊಂಡಿತು. ಏಕೀಕರಣಗೊಂಡ ನಂತರ ಆಡಳಿತದ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ರಾಜ್ಯವನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಕಂದಾಯ ವಿಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು ಕಂದಾಯ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಸೇರಿತ್ತು. ಆದರೆ 1966 ರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಕಂದಾಯ ವಿಭಾಗದಿಂದ ಬೇರ್ಪಡಿಸಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಕಂದಾಯ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲಾಯಿತು. (ಕೃಷ್ಣ ಜಿ. ಅಪ್ರಕಟಿತ, 2000 : 81).

ಕರ್ನಾಟಕ ಏಕೀಕರಣದ ತರುವಾಯ ತುಂಬಾ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶವೆಂಬ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಚಿಸಬೇಕೆಂಬ ಒತ್ತಾಯ ಬಂದಿತು. ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ಕ್ರಿ. ಶ. 1980 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವರದಿ ಸಲ್ಲಿಸಲು ಸಮಿತಿಯೊಂದನ್ನು ರಚಿಸಲಾಯಿತು. ಈ ಸಮೀತಿಯು ಕ್ರಿ. ಶ. 1981 ರಲ್ಲಿ ವರದಿ ಸಲ್ಲಿಸಿ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಶಾಸನಬದ್ಧ ಮಂಡಳಿಯೊಂದನ್ನು ರಚಿಸುವಂತೆ ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿತು. ಹೀಗಾಗಿ ಕ್ರಿ. ಶ. 1989-90 ರ ಬಜೇಟ್‌ನಲ್ಲಿ 2 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದಿರಿಸಿ, ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಯಿತು. ಸಂಪೂರ್ಣವಾದ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ಡಿಸೆಂಬರ್ 31, 1992 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡಿತು (ಅಜೀಜ್ 1996). ಈ ಮಂಡಳಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಕಂದಾಯ ವಿಭಾಗದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಸೇರಿದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ಬೀದರ್, ರಾಯಚೂರು ಕೊಪ್ಪಳ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದೆ.

3.2 ಭೌಗೋಳಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ :

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಉತ್ತರ ಭಾಗದಲ್ಲಿರುವ ಐದು ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಒಣ ಹವೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದೆ. ಹಾಗೆ, ಮೂವತ್ತೊಂದು ತಾಲೂಕುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು ವಿಸ್ತೀರ್ಣವು 44,108 ಚ. ಕಿ. ಮೀಟರಾಗಿದೆ. ಹಾಗೂ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 9,493,182 ರಷ್ಟಿದೆ (2001 ಜನಗಣತಿ ಪ್ರಕಾರ).

ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಆಗ್ರೊ ಕ್ಲೈಮೆಟಿಕ್ ಸಬ್ ರಿಜನ್ (Agro Climatic Sub region) ಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಮೊದಲ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತವೆ. (ಕೃಷ್ಣ. ಜೆ. ಅಪ್ರಕಟಿತ, 2000 : 82) ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬೀಳುವ ಮಳೆಯು ಪ್ರಮಾಣವು 769 ಸೆಂ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಹಾಗೂ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಜೇಡಿ ಮಣ್ಣು ಮರಳು ಮಿಶ್ರಿತ ಜೇಡಿ ಮಣ್ಣು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಕೆಂಪು ಮಣ್ಣಿನಿಂದ ಕೂಡಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ಮುಖ್ಯ ಬೆಳೆಗಳು, ಜೋಳ, ಗೋಧಿ, ಶೇಂಗಾ, ಭತ್ತ ಮುಂತಾದವುಗಳು ಸೂರ್ಯಕಾಂತಿ ಮತ್ತು ಮೆಣಸಿನಕಾಯಿ ಹೆಚ್ಚು ಮೌಲ್ಯವಿರುವ ಸಣ್ಣ ಬೆಳೆಗಳಾಗಿವೆ. (ಯು. ಎ. ಎಸ್. 1989) ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕೃಷ್ಣ, ಭೀಮಾ, ತುಂಗಭದ್ರಾ, ಕಾರಾಂಜಾ ಮುಂತಾದ ಪ್ರಮುಖ ನದಿಗಳು ಹರಿಯುತ್ತವೆ.

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು ದಖ್ಖನ್ ಪ್ರಸ್ಥಭೂಮಿಯ ಭಾಗ, ಉತ್ತರದಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ಇಳಿಜಾರಾಗಿದ್ದು ಇಡೀ ಜಿಲ್ಲೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸಮುದ್ರ ಮಟ್ಟದಿಂದ 300 ರಿಂದ 600 ಮೀಟರುಗಳಷ್ಟು ಎತ್ತರದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಾಯುಗುಣವು ಒಣ ಹವೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು, ಇದರ ಸರಾಸರಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಮಳೆಯು ಪ್ರಮಾಣವು 715.5 ಮಿ. ಮೀಟರುಗಳಷ್ಟು ಬೇಸಿಗೆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಯ ಗರಿಷ್ಟ ಉಷ್ಣತೆಯು 40^0 ಸೆ. ನಿಂದ ಹಿಡಿದು 45^0 ಸೆ. ವರೆಗೂ ಏರುವುದುಂಟು. ಹಾಗೆ ಚಳಿಗಾಲದಲ್ಲಿ ರಾತ್ರಿಯ ಉಷ್ಣತೆ ಪ್ರಮಾಣ 11^0 ಸೆ. ನಷ್ಟಕ್ಕೆ ಇಳಿಯುವ ಸಂಭವವೂ ಉಂಟು. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ಪ್ರಮುಖ

ನದಿಗಳೆಂದರೆ, ಕೃಷ್ಣ ಮತ್ತು ಭೀಮಾ ನದಿಗಳು ಕೃಷ್ಣಾ ನದಿ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 160 ಕಿ. ಮೀ. ನಷ್ಟ ದೂರ ಹರಿಯುತ್ತದೆ. ಹಾಗೂ ಭೀಮಾ ನದಿಯು 219 ಕಿ. ಮಿ. ದೂರ ಸಾಗಿ ಕೃಷ್ಣಾ ನದಿಗೆ ಸೇರುತ್ತವೆ.

ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಜೇಡಿ ಮಣ್ಣು ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಕಡೆ ಮರಳು ಮಿಶ್ರಿತ ಕೆಂಪು ಮಣ್ಣಿನಿಂದ ಕೂಡಿದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಜೋಳ, ತೊಗರಿ, ಹತ್ತಿ, ಶೇಂಗಾ ಮುಂತಾದ ಬೆಳೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುತ್ತಾರೆ. ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮಳೆಯಾಧಾರಿತ ಕೃಷಿನ್ನೇ ಇಲ್ಲಿಯ ಜನರು ನಂಬಿದ್ದಾರೆ. ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಕೃಷ್ಣಾ ಮೇಲ್ದಂಡೆ ಯೋಜನೆಯು ಫಲವಾಗಿ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೆಲ ಒಣ ಪ್ರದೇಶವು ನೀರಾವರಿ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿ ಮಾರ್ಪಡುತ್ತಿದೆ.

ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯು ದಖ್ಖನ್ ಪ್ರಸ್ಥಭೂಮಿಯ ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿದೆ. ಇದು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಉತ್ತರ ತುದಿಯಲ್ಲಿದ್ದು, ಕೆಲವು ಭಾಗ ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅಂಟಿಕೊಂಡಿದ್ದರೆ, ಇನ್ನು ಕೆಲ ಪ್ರದೇಶ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೆ ಅಂಟಿಕೊಂಡಿದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹವೆಯು ಆರೋಗ್ಯಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಪೂರಕವಾಗಿದೆ. ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಉಷ್ಣತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುವ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ನದಿಗಳೆಂದರೆ ಮಾಂಜರೇ ಮತ್ತು ಚುಳಕಿ ಗಂಡೋರಿ, ನಗರವಾಲಾ ಹುಡಗಿ ಮತ್ತು ಹಳ್ಳಿ ಖೇಡ ನಾಲಾ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸರಾಸರಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಮಳೆಯು 907.5 ಮಿ. ಮೀ. ನಷ್ಟಿದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಜೋಳ, ಗೋಧಿ, ಸಜ್ಜೆ, ಭತ್ತ, ದ್ವಿದಳ ಧಾನ್ಯ, ಕಬ್ಬು ಮತ್ತು ಹತ್ತಿಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಯುತ್ತಾರೆ (ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವಕೋಶ 1979).

ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಂದು ಮಗ್ಗಲು ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅಂಟಿಕೊಂಡಿದ್ದರೆ, ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ, ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಧಾರವಾಡ, ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಂದ ಆವೃತ್ತವಾಗಿದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಸಮುದ್ರ ಮಟ್ಟದಿಂದ ಸುಮಾರು 1200 ರಿಂದ 1311 ಮೀಟರಗಳಷ್ಟು ಎತ್ತರದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಉತ್ತದಲ್ಲಿ ಪೂರ್ವ ಭಾಗದಲ್ಲಿದ್ದು ಉತ್ತರ ಅಕ್ಷಾಂಶ $15^{0}10$- $16^{0}10$ ವರೆಗೂ ಪೂರ್ವ ರೇಖಾಂಶ $75^{0}80$, ರಿಂದ $77^{0}50$ ರ ವರೆಗೂ ಹರಡಿದೆ.

ಈ ಪ್ರದೇಶದ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಧಾರಣ ಎತ್ತರದ ಶಿಖರಗಳು ಕಾಣಸಿಗುತ್ತವೆ. ಅವೆಂದರೆ, ಕುಷ್ಟಗಿ ಬಳಿ ಜಗದ್ ಗುಡ್ಡ (2000 ಅಡಿ), ಸಿಂಧನೂರಿನ ಮಾರಿ ಗುಡ್ಡ (1933 ಅಡಿ) ಹಾಗೂ ಕನಕ ಗಿರಿಯ ಸಮೀಪದ ನಿಶಾನಿ ಗುಡ್ಡ (1933 ಅಡಿ).

ತುಂಗಭದ್ರಾ ಮತ್ತು ಕೃಷ್ಣಾ ನದಿಗಳು ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ಮುಖ್ಯ ನದಿಗಳು, ತುಂಗಭದ್ರಾ ನದಿಯು ಕೊಪ್ಪಳ, ಗಂಗಾವತಿ, ಸಿಂಧನೂರು, ಮಾನ್ವಿ ರಾಯಚುರು ತಾಲೂಕುಗಳ ಮೂಲಕ ಹರಿಯುತ್ತಿದ್ದು ಇದು ಸುಮಾರು 210 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ (ಹಳೆಯ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆ) ಹರಡಿದೆ. ಈ ನದಿಯು ರಾಯಚೂರನ್ನು ದಾಟಿ ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹರಿಯುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟು ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶವು 47,618 ಹೆಕ್ಟೇರ್‌ದಷ್ಟಿದೆ. ಅಂದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ವಿಸ್ತೀರ್ಣಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿಕೊಂಡರೆ ಇಲ್ಲಿನ ಕಾಡಿನ ಪ್ರಮಾಣವು 1/4 ರಷ್ಟೊಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಕಡಿಮೆ ಮಳೆ ಬೀಳುವ ಪ್ರದೇಶ ಇದಾಗಿದ್ದು ವಾರ್ಷಿಕ ಸರಾಸರಿ ಮಳೆಯ ಪ್ರಮಾಣ 600 ಮಿ. ಮೀ. ಒಣ ಹವೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುವ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಪ್ಪು ಮತ್ತು ಕೆಂಪು ಬಣ್ಣದ ಮಣ್ಣು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಬೆಳೆಗಳೆಂದರೆ, ಹತ್ತಿ, ರಾಗಿ, ಜೋಳ, ಕಬ್ಬು, ಭತ್ತ, ಎಣ್ಣೆ ಬೀಜಗಳು (ಕನ್ನಡ ವಿಷಯ ವಿಶ್ವಕೋಶ 1979).

ಖನಿಜ ಸಂಪತ್ತಿಗೆ ಹೆಸರಾಗಿರುವ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹಟ್ಟಿ ಚಿನ್ನದ ಗಣಿಯು ಚಿನ್ನದ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿಯನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಬ್ಬಿಣ, ತಾಮ್ರ, ಸೀಸ, ಅಭ್ರಕ ಮತ್ತು ಸ್ಪಟಿಕ ಶಿಲೆಗಳು ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುತ್ತವೆ. ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ - ಹೊಸ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಬರತೊಡಗಿವೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಂದು ತಾಲೂಕಾಗಿದ್ದ ಕೊಪ್ಪಳಕ್ಕೆ ಇನ್ನು ಕೆಲವು ತಾಲೂಕುಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನಾಗಿ ಮಾರ್ಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಮಧ್ಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪೂರ್ವದ ಕಡೆಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿಸ್ತೀರ್ಣವು ಪೂರ್ವ - ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ 1618 ಕಿ. ಮೀ. ಹಾಗೂ ಉತ್ತರ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ 83.7 ಕಿ. ಮೀ. ಇದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ

ಮುಖ್ಯನದಿಯು ತುಂಗಭಧ್ರಾವಾಗಿದ್ದು, ಇದು 322 ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ದೂರ ಹರಿಯುತ್ತದೆ. ಹಗರಿ ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕ ಹಗರಿ ಇತರ ಕೆಲವು ಚಿಕ್ಕ ಉಪನದಿಗಳಾಗಿದ್ದು ಅವೆಲ್ಲವೂ ತುಂಗಭದ್ರಾ ನದಿಯಲ್ಲಿ ವಿಲೀನಗೊಳ್ಳುತ್ತವೆ (ಕನ್ನಡ ವಿಷಯ ವಿಶ್ವಕೋಶ 1979). ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಡೂರು ಮತ್ತು ಕೊಡ್ಲಿಗಿ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶವಿದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇತರ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಗ್ರೈನೇಟ್ ಕಲ್ಲಿನ ಚಿಕ್ಕ ಗುಡ್ಡಗಳಿದ್ದು ಇನ್ನುಳಿದಂತೆ ಸಮತಟ್ಟಾದ ಕಪ್ಪು ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಭೂಮಿಯನ್ನೊಳಗೊಂಡಿದೆ.

ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಒಣ ಹವೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು, ಬೇಸಿಗೆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 40^0 ಸೆ. ನಿಂದ 45^0 ಸೆ. ವರೆಗೂ ಬಿಸಿಲಿನ ತಾಪವಿರುತ್ತದೆ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸರಾಸರಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಮಳೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು 518 ಮಿ. ಮೀ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೊಸಪೇಟೆ, ಸಂಡೂರ್, ಬಳ್ಳಾರಿ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಶ್ರೇಷ್ಠ ಮಟ್ಟದ ಕಬ್ಬಿಣ, ಉಕ್ಕು ಮತ್ತು ಮ್ಯಾಂಗನೀಸ್ ಅದಿರುಗಳಿವೆ. ತಾಮ್ರ ಸೀಸ್‌ಗಳು ಇಲ್ಲಿಯ ಇತರ ಅದಿರಗಳು, ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶವು ವ್ಯವಸಾಯ ಪ್ರಧಾನವಾಗಿದ್ದರೂ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಸ್ಥಾನಗಳಿಸಿದೆ. ಅಂದರೆ ಆಧುನಿಕ ಕೈಗಾರಿಕೆ ಹುಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳೇ ಇದ್ದಿಲ್ಲವೆಂದು ಅರ್ಥವಲ್ಲ, ಅಧುನಿಕ ಕೈಗಾರಿಕೆ ಹುಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿಯೇ ಇಲ್ಲಿ ಪಾರಂಪರಿಕವಾಗಿ ಕಬ್ಬಿಣ ತಯಾರು ಮಾಡುವ 'ಮುದ್ದೆ ಕಂಬಾರ' ಎನ್ನುವ ವಿಶಿಷ್ಟ ಬುಡಕಟ್ಟು ಸಮುದಾಯವಿದ್ದಿತು. ಈ ಸಮುದಾಯ ಇಂದಿಗೂ ಇದ್ದು ಪಾರಂಪರಿಕ ಕಬ್ಬಿಣ ತಯಾರಿಕೆಯ ಅರಿವು ಇದಕ್ಕಿದೆ (ಆರ್. ಬಿ. ಕುಮಾರ್ ಅಪ್ರಕಟಿತ, 2000 : 85). ಬಳ್ಳಾರಿ, ಹೊಸಪೇಟೆ, ಸಂಡೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಇಪ್ಪತ್ತೊಂದು ಗಣಿಗಳಿವೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೊಸಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಸಂಡೂರು ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರೈನೇಟ್ ಬಂಡೆಗಳನ್ನು ಸೀಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ತುಂಗಭದ್ರಾ ಸ್ಟೀಲ್, ಜಿಂದಾಲು, ಮುಂತಾದ ಕಬ್ಬಿಣ ಸಂಸ್ಕರಣ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳಿವೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಶತ 23.76 ರಷ್ಟು ಭಾಗವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. 2001 ರ ಜನಗಣತೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಪ್ರದೇಶವು ಒಟ್ಟು 52,733,958 ರಷ್ಟು

ಜನ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಶತ 18.00 ರಷ್ಟರ ಪಾಲನ್ನು ಇದು ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಶೇ. 76.36 ರಷ್ಟು ಜನತೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅತೀ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ವಾಸಿಸುವ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇದು ಎರಡನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 3. 1

ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಕೆಲ ಆಯ್ದೆ ಸೂಚಿಗಳು : 1991.

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿವರ	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	ಕರ್ನಾಟಕ
1.	ವಿಸ್ತೀರ್ಣ	45571 (23.76%)	1,91,791
2.	ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆ	8037947 (17.87%)	44977201
3.	ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ	6137866 (19.76%)	31069413
4.	ಒಟ್ಟು ಪರಿಶಿಷ್ಟರ ಜನಸಂಖ್ಯೆ	2191866 (23.60%)	9284970
5.	ಜನನ ಪ್ರಮಾಣ	30	26.4
6.	ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣ	10.1	8.5
7.	ಜನಸಾಂದ್ರತೆ	176	235
8.	ಲಿಂಗ ಪರಿಮಾಣ	966	960

ಮೂಲ : ಕೃಷ್ಣ ಜೆ. (2000), ಮಾನವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಆಯಾಮಗಳ ಅಧ್ಯಯನ, ಅಪ್ರಕಟಿತ, ಪಿ. ಎಚ್‌ಡಿ. ಪ್ರಬಂಧ, ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನಸಾಂದ್ರತೆಯು 176 ಆಗಿದ್ದು ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ (235) ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವು ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ಜನನ ಮತ್ತು ಮರಣ ಪ್ರಮಾಣಗಳು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ

ಹೆಚ್ಚಿರುವುದನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಅಂಶವು ಈ ಭಾಗದೊಳಗಿನ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ತೀವ್ರತರವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಜಾಗತಿಕ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಲಿಂಗ ಪರಿಮಾಣ 1060 (ಹಕ್, 1997 : 24) ಆಗಿದ್ದರೆ, ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಲಿಂಗ ಪರಿಮಾಣ 966 ಆಗಿದೆ. ಜಾಗತಿಕ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಲಿಂಗ ಪರಿಮಾಣ ನಿಕೃಷ್ಟವೆನಿಸಿದರೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳು, ರಾಜ್ಯ (960) ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರ (927) ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಭಾರತದ 25 ರಾಜ್ಯಗಳ ಆರು ರಾಜ್ಯಗಳು (ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ, ಗೋವಾ, ಅರುಣಾಚಲ ಪ್ರದೇಶ, ಒರಿಸ್ಸಾ ಮತ್ತು ತಮಿಳುನಾಡು) ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಲಿಂಗ ಪರಿಮಾಣ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಕರ್ನಾಟಕದ ಐದು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಾದ ಚಿಕ್ಕ ಮಂಗಳೂರು, ಹಾಸನ, ಕೊಡಗು, ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕ ಲಿಂಗ ಪ ರಿಮಾಣ ಹೊಂದಿದೆ (ನೋಡಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಮಾನವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, 1999 : 2000).

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಜನತೆಯು ಹೊರ ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ತಮ್ಮ ಬದುಕಿನ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ವಲಸೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ವಲಸೆ ಹೋಗುವುದು ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜನತೆಯ ಸಾಮಾನ್ಯ ಲಕ್ಷಣವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ವಲಸೆಯು ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿದ್ದು ಕೆಲ ತಿಂಗಳು ಅಥವಾ ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ಮರಳಿ ತಮ್ಮ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಹಿಂದಿರುಗುತ್ತಾರೆ. (ಕೃಷ್ಣ, ಜಿ. ಅಪ್ರಕಟಿತ, 2000 : 85)

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಅರ್ಥೈಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದಾಗ ಅಲ್ಲಿಯ ಜಾತಿಯ ಆಯಾಮಗಳೂ ಸಹ ಮುಖ್ಯವೆನಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 27.28 ರಷ್ಟು ಪರಿಶಿಷ್ಟರು (ಪ. ಜಾ. ಮತ್ತು ಪ. ಪಂ.) ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ 10,78 725 ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಮಹಿಳೆಯರಿದ್ದಾರೆ. ಇಷ್ಟೊಂದು ಪ್ರಮಾಣದ ಪರಿಶಿಷ್ಟರು ಕರ್ನಾಟಕದ ಯಾವ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಕಂಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಕೇವಲ

ಸರಕಾರ ಗುರುತಿಸಿದ ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಸಮೂಹವಾಗಿದ್ದು, ಇನ್ನು ಗುರುತಿಸಲಾಗದ ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಸಮುದಾಯಗಳು ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ವಿದ್ವಾಂಸರು ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ. (ನೋಡಿ, ಆರ್. ಬಿ. ಕುಮಾರ್, ಅಪ್ರಕಟಿತ್ ಪು. 80) ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು ಪರಿಶಿಷ್ಟರಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 83.24 ರಷ್ಟು ಪರಿಶಿಷ್ಟರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪರಿಶಿಷ್ಟರಲ್ಲಿ ಲಿಂಗ ಪರಿಮಾಣ 969 ಆಗಿದ್ದು, ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಿದೆ.

3.3. ಸಾರಿಗೆ –ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನೆಗಳು :

ಸಾರಿಗೆ ಎಂದರೆ ವಸ್ತು ಅಥವಾ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳನ್ನು ಒಂದು ಸ್ಥಳದಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಸಾಗಿಸುವುದು ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಮಾನವನು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳ್ಳಲು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಅತೀ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ. ಹಾಗೂ ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಆರ್ಥಿಕ, ಸಾಮಾಜಿಕ, ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಮತ್ತು ರಾಜಕಿಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತದೆ.

''ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಸಾರಿಗೆಯು ಸರಕು ಸೇವೆಗಳ ಉತ್ಪಾದನಾ ವೆಚ್ಚ ಮತ್ತು ಸಾಗಣೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ಉತ್ಪಾದನೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆಯು ಕೈಗಾರಿಕಾ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯ ಪದ್ಧತಿಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಸಂಘಟನೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುತ್ತದೆ'' (ಕೆ. ಪಿ. ಭಟ್ನಾಗರ್, 1970).

3.3 (i). ರಸ್ತೆಗಳು :

'' ರಸ್ತೆಗಳು ಹಳ್ಳಿಗಳ ಮತ್ತು ನಗರಗಳ ಮಧ್ಯಕ್ಕೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ರೈತನು ತಾನು ಬೆಳೆದ ಧಾನ್ಯಗಳನ್ನು ನಗರ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಮಾರಾಟ ಮಾಡಲು ಮತ್ತು ಕೃಷಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಳ್ಳಿಗಳನ್ನು ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಟ್ಟಿಸುವ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಹಾಯಕವಾಗುತ್ತದೆ'' (ಎಂ. ಜಾನಸನ್ ಸ್ಯಾಮುಲ್, 1996 : 60).

ಸಾರಿಗೆಯು ಮನುಷ್ಯನನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಕಾರ್ಯಚಟುವಟಿಕೆಗೆ ತೊಡಗಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅವನ ಅಬಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಯಾವುದೇ ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಹಿಂದುಳಿಯುವಿಕೆಯನ್ನಾಗಲಿ ಅರಿಯಬೇಕಾದರೆ ಅಲ್ಲಿಯ ಸಾರಿಗೆ-ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹೇಗಿದೆ ಎಂದು ನೋಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟವು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ. 3.2

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಆಯ್ದು ಸೂಚಿಗಳು (1997-98)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿವರಗಳು	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	ಕರ್ನಾಟಕ
1	2	3	4
1.	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)	373 (15.83%)	2355
2.	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು	2,288 (20.19%)	11.037
3.	ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು	4,708 (16.60%)	28.361
4.	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು	7,496 (17.52%)	42.791
5.	ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳು.	7,687 (13.19%)	58.257
6.	ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳು.	22,492 (15.75%)	1,42,801
7.	ನೊಂದಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು	2,80,617 (8.37%)	33,51,076

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ - ಅಂಶಗಳ ನೋಟ -1999-2000, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ ಬೆಂಗಳೂರು.

ಸಾರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರವೇಶದ ಪಾಲು ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅತೀ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದನ್ನು ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಠಕವು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ, ರಾಷ್ಟೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ 373 ಕಿ. ಮೀ, ಅಂದರೆ ಪ್ರತಿಶತ 15.8 ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ 2,228 ಕಿ. ಮೀ. ಅಂದರೆ ಪ್ರತಿಶತ 20.1 ರಷ್ಟು ಪಾಲನ್ನು ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯಾ ಒತ್ತಡದಿಂದ ಕೂಡಿದೆ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ ಆದರೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಕೇವಲ 7,496 ಕಿ. ಮೀ. ನಷ್ಟಿದೆ, ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಶತ 17.5 ರಷ್ಟು ಇದೆ.

ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳು ಶೇಕಡ 13.19 ರಷ್ಟಿದ್ದು ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದರೆ 22,492 ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೊಂದಿದೆ. ಅಂದರೆ ಕೇವಲ ಶೇಕಡ 15.7 ಇದ್ದರೆ ನೊಂದಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು ಕೇವಲ ಶೇಕಡ 8.3 ರಷ್ಟಿದೆ ಈ ಎಲ್ಲ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿರುವಷ್ಟು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ದೋರೆತಿಲ್ಲದಿರುವುದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

3.3 (ii). ರೈಲ್ವೆ :

ರೈಲ್ವೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ದೂರ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಸಾಗಾಟ ಮಾಡಲು ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರೈಲ್ವೆಯು ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದರೆ ರೈಲ್ವೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಮಧ್ಯ ರೈಲ್ವೆಗಳು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದೆ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಜಾಲವು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದೆ :

★ ಬಾಂಬೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಇದು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತದೆ.

★ ಗುಂಟಕಲ್ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್-ಬಳ್ಳಾರಿ, ಹೋಸಪೇಟ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತದೆ.

★ ಬೀದರ್ - ಹೈದರಾಬಾದ್ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ - ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತದೆ.

ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ಹೋಸಪೇಟೆಯು ಮಾದರಿ ಕೇಂದ್ರವಾಗಿದ್ದು ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗದಗ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಗುಂಟಕಲ್ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಇದರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಲಭ್ಯದ ಕುರಿತು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 3.3

ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು : 1997-98

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿವರಗಳು	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)	ಕರ್ನಾಟಕ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)
1	2	3	4
1.	ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್	699 (25.83%)	2706
2.	ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್	21 (3.72%)	564
3.	ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ	720 (22.02%)	3270
4.	ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು	74 (18.88%)	392

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ - ಅಂಶಗಳ ಸೂಚಿ : 1999-2000, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಯೂರೋಪಿಯನ್ನರ ಮೂಲಕ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಪ್ರವೇಶಗೊಂಡ ರೈಲ್ವೆಯು ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಯೂರೋಪಿಯನ್ನರ ಮುಖ್ಯವಾದ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕವಾಗಿ ಬಳಕೆಗೊಳ್ಳುತ್ತಿತ್ತು. ಭಾರತವು ಸ್ವತಂತ್ರವಾದ ತರುವಾಯ ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಭಾರತ ಸರಕಾರವು ಗಣಿ/ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು ಸಾಗಣೆ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಣೆ, ಜನ ಸಾಗಣೆಗಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳತೊಡಗಿತು.

ಅದರಲ್ಲೂ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯವೊಂದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಈ ರಾಜ್ಯದ ಬೇರೆ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದಳತೆಯು 3270 ಕಿ. ಮಿ. ಗಳಷ್ಟಿದ್ದರೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದೊಳಗಿನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ 720 ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟಿದೆ. ಅಂದರೆ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ

ಉದ್ದಳತೆಯು ಶೇಕಡ 22 ರಷ್ಟಿದೆ. ಹಾಗೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಟ್ಟು ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಉದ್ದಳತೆಯು 2706 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಉದ್ದಳತೆಯು 699 ಕಿ. ಮೀ. ನಷ್ಟಿದೆ. ಅಂದರೆ, ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ದಕ್ಕಿದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ನ ಉದ್ದಳತೆಯು ಶೇಕಡ 25.8 ರಷ್ಟಿದೆ. ಹಾಗೆ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಉದ್ದಳತೆಯು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ 564 ಕಿ. ಮೀ. ನಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ 21 ಕಿ.ಮೀ. ರಷ್ಟಿದೆ. ಅಂದರೆ ಶೇ. 3.7 ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು 392 ಇದ್ದರೆ, ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಕೇವಲ 74 ಮಾತ್ರ ಇದೆ. ಅಂದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ದಕ್ಕಿದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಶೇ. 18.8 ರಷ್ಟಿದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 25.8 ರಷ್ಟು ಸ್ಥಾನ ದೋರಕಿ ಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಂಡಿದೆ. ಆದರೆ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ಸಮಾನತೆಯ ಅಂಶ ಕುರಿತು ಕಂಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲ.

3.3 (iii). ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು :

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಗೆ ತನ್ನದೇ ಆದ ಸ್ಥಾನವಿದೆ. ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ, ರಾಜ್ಯದಿಂದ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ರಾಷ್ಟ್ರದಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೆ ರವಾನಿಸಲು ಮತ್ತು ವ್ಯವಹಾರವನ್ನು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಕೈಕೊಳ್ಳಲು ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಅಂಚೆ ಸೌಲಭ್ಯ, ಟೆಲಿಗ್ರಾಫ್, ಈ-ಮೇಲ್ (E-mail), ಇಂಟರ್‌ನೆಟ್‌ನಂತಹ ಜಾಲಗಳು ಅತಿ ಸುಲಭವಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತವೆ. ಯಾವುದೋ ಒಂದು ಮೂಲೆಯಲ್ಲಿ ಕುಳಿತೇ ಇಡೀ ಪ್ರಪಂಚದ ವಿದ್ಯಮಾನಗಳನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ವಹಿವಾಟುಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯದ ಮೂಲಕ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿ ಹಾಗೂ ವ್ಯವಹರಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಇಷ್ಟೆಲ್ಲ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುವ ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಸ್ಥಾನಮಾನ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೇಗೆ ಎಂಬುದುನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕವು ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ತಿಳಿಸಿಕೊಡುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 3.4

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು (1997-1998)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿವರಗಳು	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	ಕರ್ನಾಟಕ
1	2	3	4
1.	ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು	24.25	21.95
2.	ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಿಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು	42.91	51.49
3.	ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು	5.31	5.23
4.	ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಿಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು	9.40	12.27
5.	ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿಗಳು	1937.64	4067.39
6.	ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿಗಳು	3428.19	9538.50

ಮೂಲ: ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ - ಅಂಶಗಳ ನೋಟ : 1999-2000, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಇಂಟರನೇಟ್, ಈ-ಮೇಲ್‌ನಂಥವುಗಳು ಇನ್ನೂ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ಕೈಗೆಟುಕುವಂತಿಲ್ಲವಾದುದರಿಂದ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ದೊರೆಯುವ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ 21.95 ರಷ್ಟು ಅಂಚೇ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದರೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅದು 24.25 ರಷ್ಟಿದೆ. ಅಂದರೆ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು, ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿರುವುದು ಇದರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ 51.49 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ

42.91 ರಷ್ಟಿದೆ. ಅಂಚೆ ಸೌಲಭ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ಅಂತರಗಳೇನೂ ಕಂಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಸಹ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಎಷ್ಟೋ ಹಳ್ಳಿಗಳು ಇನ್ನು ಅಂಚೆ ಸೌಲಭ್ಯವು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಲಭ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂಬುದು ಸತ್ಯ.

ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ 5.23 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಅದು 5.31 ರಷ್ಟಿದೆ. ಹಾಗೆ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಿಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ 12.27 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 9.40 ರಷ್ಟಿದೆ.

ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ 4067.39 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅದು 1937.64 ರಷ್ಟಿದೆ. ಹಾಗೆ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಿಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ 9538.50 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ 3428.19 ರಷ್ಟಿದೆ. ಅಂಚೆ ಸೌಲಭ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾಣದ ಅಂತರ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯದಲ್ಲಿ ಗೋಚರಿಸುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನತೆಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಇನ್ನು ಐಷಾರಾಮ ವಸ್ತುವಾಗಿಯೇ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿರಬೇಕು.

3.4. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ:

ಇಂದು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವ್ಯಾಪಿಸಿರುವ ರೀತಿ ಅಗಾಧವಾದದ್ದು , ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿ ಮಾರ್ಪಟ್ಟಿರುವ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯು ಕೃಷಿ ಹಾಗೂ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಯಾವುದೇ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಇದು ಪ್ರಮುಖ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡುತ್ತದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮೂರು ಉತ್ಪಾದನಾ ಘಟಕಗಳಿವೆ. ಒಂದು ಕೊಪ್ಪಳ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮುನಿರಾಬಾದ್‌ನ ಹೈಡ್ರೋ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಕ್ ಪವರ್ ಸ್ಟೇಷನ್ ಹಾಗೂ ಹೊಸಪೇಟೆಯ ತುಂಗಭದ್ರಾ ಹೈಡ್ರೋ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಕ್ ಪವರ್

ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳಿವೆ. ಎರಡು ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನಾ ಘಟಕಗಳು ತುಂಗಭದ್ರಾ ನದಿಯ ನೀರನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದಿಸುತ್ತವೆ. ಹಾಗೆ ರಾಯಚೂರಿನ ಶಕ್ತಿನಗರದ ಹತ್ತಿರ ಥರ್ಮಲ್ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಕಲ್ ಪವರ್ ಸ್ಟೇಷನ್ ಇದೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲದೇ ಚಿಕ್ಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿಯು ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದಿಸುವ ಘಟಕಗಳು ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿವೆ. ಅವುಗಳೆಂದರೆ, ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲೂಕಿನ ಕಮಲಾಪುರ ಹತ್ತಿರದ ಹೈಡ್ರೊ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಕಲ್ ಪವರ್ ಸ್ಟೇಷನ್ ಇದು ತುಂಗಭದ್ರಾ ಎಡದಂಡೆಯ ನೀರನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದಿಸುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆ ಗಂಗಾವತಿ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಮಲ್ಲಾಪೂರ ಗ್ರಾಮದ ಬಳಿ ತುಂಗಭದ್ರಾ ಬಲದಂಡೆ ಕಾಲುವೆಯ ನೀರನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ಖಾಸಗಿ ಕಂಪನಿಯೊಂದು ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನೆಯನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 3.5

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನಾ ಘಟಕಗಳು : 2000-2001

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದಿಸುವ ಘಟಕಗಳು	ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನಾ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ (ಮಿಲಿಯನ್ ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳಲ್ಲಿ)
1	2	3
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲಾ ತುಂಗಭದ್ರಾ ಆಣೆಕಟ್ಟು ಜಲವಿದ್ಯುತ ಕೇಂದ್ರ	14.40
2.	ಕಲ್‌ಮಲ (ಹೈಡ್ರೋ)	0.40
3.	ಶಿರವಾರ (ಹೈಡ್ರೋ)	1.00
4.	ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲಾ ಮುನಿರಾವಾದ್ ಜಲವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರ	27.00
5.	ಜಾನೀಕಲ್ (ಹೈಡ್ರೋ)	0.35
6.	ಮಲ್ಲಾಪೂರ (ಹೈಡ್ರೋ)	9.00
7.	ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲಾ ಥರ್ಮಲ್ ಶಕ್ತಿಕೇಂದ್ರ	1260.00
8.	ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಟ್ಟು ಉತ್ಪಾದನಾ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	1312.15 (25.46%)
9.	ಒಟ್ಟು ಕರ್ನಾಟಕದ ಉತ್ಪಾದನಾ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ	5153.49 (100%)

ಮೂಲ : Statistics at a glance-2000-2001, Karnataka Power Transmission Corporation Ltd., Bangalore.

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 23 ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳು 2001 ಮಾರ್ಚ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 5153.49 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ನಷ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹೊಂದಿವೆ. ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಏಳು ಕೇಂದ್ರಗಳು ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿವೆ. ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಉತ್ಪಾದನೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 25.46 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನೆಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಈ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿದೆ. ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮಾಡುವ ಕೇಂದ್ರ (ರಾಯಚೂರು ಥರ್ಮಲ್ ಕೇಂದ್ರ) ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 20 ಹೈಡ್ರೋ ಪವಾರ್ ಕೆಂದ್ರಗಳಿದ್ದರೆ, 4 ಹೈಡ್ರೋ ಪವರ್ ಕೆಂದ್ರಗಳು ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 2001 ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ 315 ಹಳ್ಳಿಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯದಿಂದ ವಂಚಿತವಾದ ಹಳ್ಳಿಗಳಾಗಿವೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ವಂಚಿತ ಹಳ್ಳಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕೇವಲ 10 ಆಗಿದೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸರಕಾರಿ ಪ್ರಕಟಣೆಗಳ ಮೂಲಕ, ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಅಷ್ಟೇನು, ಕೆಳ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲವೆಂದನ್ನಬಹುದಾಗಿದೆ.

3.5. ವರಮಾನ :

ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿಯೂ ಅಲ್ಲದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮತ್ತು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿಯು ಸಹ ಅಸಮಾನತೆ ಇದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವರಮಾನವು ಕರ್ನಾಟಕದ ವರಮಾನಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಕಂಡು ಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಅದರಂತೆ ವಿವಿಧ ವಲಯಗಳ ಕೊಡುಗೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕವು ವರಮಾನದ ಸೂಕ್ಷ್ಮ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 3.6

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ತಲಾದಾಯ ಮತ್ತು ನಿವ್ವಳ ವರಮಾನದ ವಲಯವಾರು ವಿಂಗಡನೆ : 1980-81 (ಸ್ಥಿರ ಬೆಲೆಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಪ್ರದೇಶ	ಸ್ಥಿರ ಬೆಲೆಗಳಲ್ಲಿ 1980-81 ತಲಾದಾಯ ರೂ. ಗಳಲ್ಲಿ 1995-96		ಸ್ಥಿರ ಬೆಲೆಗಳಲ್ಲಿ 1980-81 1995-96 ನಿವ್ವಳ ಆಂತರಿಕ ಉತ್ಪನ್ನದಲ್ಲಿ ವಲಯವಾರು ವಿಂಗಡನೆ		
				ಪ್ರಾಥಮಿಕ ವಲಯ	ದ್ವಿತಿಯ ವಲಯ	ತೃತೀಯ ವಲಯ
1.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	2127	184570	83172 (44.84%)	32759 (17.66%)	69539 (37.50%)
2.	ಕರ್ನಾಟಕ	2551	1230289	431464 (35. 07%)	286299 (23.27%)	512526 (41.66%)

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಮಾನವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ 1999, ಯೋಜನಾ ವಿಭಾಗ, ಕರ್ನಾಟಕ ಸರಕಾರ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು: 1. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಜಿಲ್ಲಾ ತಲಾವರಮಾನದ ಸರಾಸರಿ ಮೊತ್ತವನ್ನು ವಿಭಾಗದ ತಲಾವರಮಾನವೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ.

2. ಆವರಣದಲ್ಲಿರುವುದು ಶೇಕಡ ಪಾಲನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಠಕವು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವರಮಾನದ ವಿವಿಧ ಆಯಾಮಗಳನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ತಲಾ ಆದಾಯ ಮತ್ತು ನಿವ್ವಳ ಅಂತರಿಕ ಉತ್ಪನ್ನಗಳು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ರಾಜ್ಯ ನಿವ್ವಳ ಅಂತರಿಕ ಉತ್ಪನ್ನಕ್ಕೆ ಬೆಳಗಾಂವ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳು ಪ್ರತಿಶತ 21 ಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡಿದ್ದರೆ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಕಾಣಿಕೆ ಕೇವಲ ಶೇಕಡ 15.07 ರಷ್ಟಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕವು 3.6 ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ನಿವ್ವಳ ಆಂತರಿಕ ಉತ್ಪನ್ನದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ವಲಯದ ಕೊಡುಗೆ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು ನಿವ್ವಳ ಉತ್ಪನ್ನಕ್ಕೆ ದ್ವಿತೀಯ ವಲಯದ ಕೊಡುಗೆ ಅತ್ಯಲ್ಪವಾಗಿದ್ದು

ಅದು ಶೇಕಡ 20 ರ ಗಡಿಯನ್ನು ಮೀರಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ತೃತೀಯ ವಲಯದ ಕೊಡುಗೆಯು ದ್ವಿತೀಯ ವಲಯದ ಕೊಡುಗೆಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ, ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳ ನಿವ್ವಳ ಉತ್ಪನ್ನಕ್ಕೆ ಅಲ್ಲಿಯ ತೃತೀಯ ವಲಯದ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ಅದು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ.

3.6. ಕೈಗಾರಿಕಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ:

ಯೂರೋಪಿಯನ್ನರು ಭಾರತಕ್ಕೆ ಬಂದ ನಂತರ ತಮ್ಮ ಲಾಭಕ್ಕಾಗಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದರು. ತರುವಾಯ ಭಾರತ ಸ್ವತಂತ್ರ್ಯವಾದ ಮೇಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ ಎಂದು ಇಲ್ಲಿಯ ತಂತ್ರಜ್ಞರು ನಂಬಿಕೆ ಹೊಂದಿದ್ದರು. ಆದರೆ, ಇತ್ತೀಚಿನ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಈ ನಂಬುಗೆಯನ್ನು ಸುಳ್ಳಾಗಿಸಿವೆ. ಹಾಗಿದ್ದಾಗ್ಯೂ ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಪೂರಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವುದುಂಟು. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಮೂರು ವಲಯದಿಂದ ಕೂಡಿದ ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ವರಮಾನವು ಮತ್ತು ಶ್ರಮ ಶಕ್ತಿಯು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ವಲಯದಿಂದ ದ್ವಿತೀಯ ವಲಯಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾವಣೆಗಾಗಿ ಕೈಗಾರಿಕರಣ ಅವಶ್ಯಕವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕವು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಸ್ಥೂಲ ಚಿತ್ರಣ ನೀಡುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 3.7

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು 1999-2000

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿವರ	ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು (1999-2000)	ಉದ್ಯೋಗಿಗಳು (1999-2000)
1	2	3	4
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	1134 (12.2%)	62200 (7.5%)
2.	ಬೆಳಗಾವಿ	1264 (13.6%)	128666 (15.6%)
3.	ಬೆಂಗಳೂರು	5495 (59.4%)	499278 (60.8%)
4.	ಮೈಸೂರು	1350 (14.6%)	133435 (16.2%)
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	9243 (100%)	823579 (100%)

ಮೂಲ: ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ-1999-2000,ಆರ್ಥಿಕ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಟಿಪ್ಪಣಿ: ಆವರಣದಲ್ಲಿರುವುದು ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಠಕದಲ್ಲಿ ಕಂಡಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಅತೀ ಕಡಿಮೆ ಎಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು. ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿರುವ ಕರ್ಖಾನೆಗಳು ಶೇಕಡ 12.2 ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಇವೆ. ಹಾಗೆ ಉದ್ಯೋಗಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕೇವಲ ಶೇಕಡ 7.5 ರಷ್ಟಿದೆ. ಅದೇ ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 13.6 ರಷ್ಟು ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳಿದ್ದರೆ ಶೇಕಡ 15.6 ರಷ್ಟು ಉದ್ಯೋಗಿಗಳಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು ಶೇ. 14.6 ರಷ್ಟಿದ್ದು ಉದ್ಯೋಗಿಗಳು ಶೇಕಡ 16.2 ರಷ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯೇ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು

ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗಿಗಳು ದೊರೆಯುತ್ತಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿರುವ ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು ಶೇ. 59.4 ರಷ್ಟಿದ್ದು ಉದ್ಯೋಗಿಗಳು ಶೇಕಡ 60.6 ರಷ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಕೈಗಾರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡಿರುವುದು ಅತೀ ಅಲ್ಪ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಒಂದು ಸೂಕ್ಷ್ಮ ನೋಟವನ್ನು ನೀಡುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಾಯದಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಚಾರಿತ್ರಿಕವಾಗಿ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಕನ್ನಡ ನಾಡಿನ ಧೀಮಂತ ಮನೆತನಗಳ ಆಳ್ವಿಕೆಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಾಗ ಶ್ರೀಮಂತಿಕೆಯಿಂದ ಕೂಡಿತ್ತು ಎಂದು ಹೇಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ನಂತರದ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಹೈದರಾಬಾದಿನ ನಿಜಾಮ ಮತ್ತು ಸ್ಥಳೀಯ ಕೆಲ ಪಾಳೇಗಾರರ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿದ್ದು ಆ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಯುದ್ಧಗಳೇ ನಡೆದಿವೆನ್ನಬಹುದು. ವಿಜಯನಗರ ಅರಸರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಂಡಿದ್ದ ಉಚ್ಛ್ರಾಯ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನಂತರದ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಕಾಣಲೇ ಇಲ್ಲ. ಹಲವಾರು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ನೆರೆಯ ಹೈದರಾಬಾದ್ ನಿಜಾಮ ಮತ್ತು ಪರಕೀಯರಾದ ಇಂಗ್ಲೀಷರ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿದ್ದ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆದಂತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು ನಡೆಯಲಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಚಾರಿತ್ರಿಕವಾಗಿಯೇ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಹಿಂದುಳಿಯುತ್ತ ಬಂದಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ – 4

ಸಾರಿಗೆ

ಸಾರಿಗೆ

4.1. ಪೀಠಿಕೆ:

Infrastructure is an umbrella for many activities (World Develoment Report 1994 : PP.2)

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆರ್ಥಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಜೀವಾಳವಿದ್ದಂತೆ. ಅವುಗಳ ಕೊರತೆ ಆರ್ಥಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಯನ್ನು ಕುಂಠಿತಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. ಮಾನವನ ಬದುಕು ಸುಲಲಿತವಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬೇಕೇಬೇಕು. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸದೇ ಯಾವುದೇ ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ವಿವಿಧ ವಲಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಭಿಸಿರುತ್ತದೆ.

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮೂರು ಪ್ರಕಾರಗಳಿವೆ. ಒಂದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು -ಶಿಕ್ಷಣ, ಆರೋಗ್ಯ, ವಸತಿ ಇತ್ಯಾದಿ, ಎರಡನೇಯದು ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು- ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ದಾಸ್ತಾನು ಮಳಿಗೆಗಳು ಇತ್ಯಾದಿ. ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು - ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಇತ್ಯಾದಿ. ಈ ಮೂರು ಪ್ರಕಾರದ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅಗತ್ಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಅದು ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪೂರಕವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶವನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಈ ಮೂರು ಪ್ರಕಾರದ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವವುಳ್ಳದ್ದು. ಈ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಒಂದು ಪ್ರಧೇಶದ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಮಹತ್ತರವಾದ ಕಾಣಿಕೆ ನೀಡಿರುವುದನ್ನು ಧೃಡಪಡಿಸಿವೆ. (ಬಿ.ಎಂ.ಜೋಶಿ, 1990:219; ಬಾಟೀಯಾ, 1999 : 43; ಬಿಘಮ ಮತ್ತು ರಾಬರ್ಟ, 1952:1-2)

ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಅರಿತು ಹಲವಾರು ರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ಸರಕಾರವು ಅದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ಕೇಂದ್ರಿಕರಿಸಿವೆ. ಅದರಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಈ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ

ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಸಮರ್ಪಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸುವದಕ್ಕಾಗಿ ಹಲವಾರು ಸರಕಾರಗಳು ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಲೇ ಬಂದಿವೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲಾಗಿದ್ದರೂ, ನಾವು ಸಾಧಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದು ಬಹಳಷ್ಟು ಇದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಕುರಿತಂತೆ ಹತ್ತು ಹಲವು ಅಧ್ಯಯನಗಳು ನಡೆದಿವೆ. ಶೇಷಾದ್ರಿಯವರ (1991) ಅಧ್ಯಯನ, ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಕೈಗಾರಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆ, ಕೃಷ್ಣ (2000) ರವರ ಅಧ್ಯಯನವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಮಾನವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಕುರಿತಿದ್ದಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕುರಿತಂತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ನಡೆದಿಲ್ಲವೆನ್ನಬಹುದು. ಇತ್ತೀಚಿಗಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಸುಧಾರಣೆಯ ಉನ್ನತ ಅಧಿಕಾರದ ಸಮಿತಿಯು, ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆ - ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ವಿವಿಧ ಆಯಾಮಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಅಸಮಾನತೆಗಳ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಅದು ಪ್ರಚೋದ ಪಡಿಸಿಲ್ಲ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ಅಧ್ಯಾಯವನ್ನು ಮೂರು ವಿಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮೊದಲ ಭಾಗವಾದ '' ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ'' ಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಬಗೆಗೆ ವಿವರಣೆ ಇದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಎರಡನೇಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮೂರನೇ ಭಾಗವು 'ರೈಲ್ವೆ ಸಾರಿಗೆ' ಕುರಿತಂತೆ ವಿವರಣೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಭಾಗ-1

4.2. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ :

'More roads mean more prosperity'

ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆಯಾಗಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರದ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಆರ್ಥಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಮಹತ್ವಪೂರ್ಣವಾದ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯು ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದಿಯೋ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ಅಷ್ಟೇ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮನುಷ್ಯನ ದೇಹದಲ್ಲಿರುವ ನರಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ನರಗಳ ಮೂಲಕ ರಕ್ತವು ಚಲಿಸುವಂತೆ, ರಸ್ತೆಗಳ ಮೂಲಕ ನಾಗರಿಕತೆಯು ಚಲಿಸುತ್ತದೆ. ಭಾರತದ ರಸ್ತೆ ಜಾಲವು ಜಗತ್ತಿನ ಅತಿ ದೊಡ್ಡ ರಸ್ತೆಜಾಲಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದೆ. ಉತ್ತಮ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಳ್ಳಿಯ ಪ್ರತ್ಯೇಕತೆಯನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸಿ, ಶಿಕ್ಷಣದ ವಿಸ್ತರಣೆಯಿಂದ ಜನರಲ್ಲಿ ಜಾಗೃತಿ ಮೂಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ಕೃಷಿಯ ಮೇಲೆ ಪರೋಕ್ಷ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ. ಅದಲ್ಲದೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಾದ ಹೈನುಗಾರಿಕೆ, ಜೇನು ಸಾಗಣಿಕೆ, ಕೋಳಿ ಸಾಕಣಿಕೆ, ಮುಂತಾದ ಉದ್ದಿಮೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಸುಧಾರಿತ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಂದ ಸಾಧ್ಯ ''ಒಂದು ಸೈನ್ಯದ ಬಲವು ಅದರ ಕಾಲುಗಳ ಮೇಲೆ ನಿಂತಿರುವದು ಸತ್ಯವಾದರೆ, ನಮ್ಮ ಕೃಷಿಯ ಬಲವು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ನಿಂತಿರುವುದು ಹೆಚ್ಚು ಸತ್ಯವಾಗಿದೆ'' ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ (ಭಾಟ್ನಾಗರ್, 1976:396).

ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಾಲ್ಕು ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ : 1) ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, 2) ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, 3) ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು , ಎ) ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಬಿ) ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು 4) ಹಳ್ಳಿ ಅಥವಾ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು.

ಅಧ್ಯಾಯದ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು, ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳು ಕುರಿತಂತೆ 1969-70 ರಿಂದ 1997-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ(1969-70, 1979-80, 1989-90, 1997-98) ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ಹೈದ್ರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಅಸಮಾನತೆಯ ಪ್ರವೃತಿಗಳನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಪ್ರಬಂಧ 1970-71 ರಿಂದ ಇತ್ತೀಚಿನ ಅವಧಿಯವರೆಗೆ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕುರಿತಂತೆ ಅಭ್ಯಸಿಸುವ ಧ್ಯೇಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ಅಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ, ನಮ್ಮ ಅವಧಿಗೆ ಸನಿಹದ ಹಾಗೂ ಪೂರಕವಾದ ವರ್ಷಗಳ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳನ್ನು ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

4.2 (i). ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು :

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಉದ್ದೀಪನಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ನಿರ್ಣಾಯಕ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರದ ರಾಜಧಾನಿಯಾದ ದೆಹಲಿ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯಗಳ ರಾಜಧಾನಿಗಳು ಮುಖ್ಯ ಪಟ್ಟಣಗಳು ಮತ್ತು ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ದುರಸ್ತಿ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತಗಳು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಸೇರಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 1997-98 ಕ್ಕೆ 2355 ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ ಇದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಮತ್ತು ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಏಕರೂಪವಾಗಿಲ್ಲ. ಕೋಷ್ಟಕ 4.1 ವಿವಿಧ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಲ್ಲಿಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಠಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ, 1970-71 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ 1269 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು. ಈ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿದರೆ, ರಾಜ್ಯದ ಇತರೆ ವಿಭಾಗಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೂ, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಇರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ 1,91,791 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ ಶೇ. 22.96 ರಷ್ಟು ವಿಸ್ತೀರ್ಣ ಹೊಂದಿದ್ದರೂ, 1970 ರಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಪಾಲನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿಯ ಪಾಲು (ಶೇ. 23.61)ಗಿಂತಲೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಪಾಲು (ಶೇ. 19.78) ನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಆದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಗಳು ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಅದರಂತೆ ಉಳಿದ ಅಧ್ಯಯನದ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ (1979-80, 1989-90 ಮತ್ತು 1997-98) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರ ವಿಭಾಗವು ಭೌಗೋಳಿಕ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.1

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	251 (19.78%)	251 (12.75%)	251 (12.75%)	373 (15.83%)	0.55	0.55	0.55	0.84	0	0	48.60	48.60
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	485 (38.22%)	709 (36.02%)	709 (36.02%)	938 (39.83%)	0.88	1.30	1.30	1.31	46.18	0	32.29	93.40
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	533 (42.00%)	597 (30.33%)	597 (30.33%)	638 (27.09%)	1.10	1.23	1.23	1.28	12.00	0	6.86	19.69
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	--	411 (20.88%)	411 20.88%)	406 (17.33%)	-	0.94	0.94	0.93	-	0	-1.21	-1.21
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	1269 (100%)	1968 (100%)	1968 (100%)	2355 (100%)	0.66	1.02	1.02	1.04	55.08	0	19.66	85.57
6.	ಸಿ. ವಿ.	66.79	35.60	35.60	38.39	-	-	-	-	-	-	-	-

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ಒಟ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಕಡಿಮೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಅಂಶವು ರಾಜ್ಯದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅವಶ್ಯಕತೆಗೆ ತಕ್ಕಷ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ರಚನೆಗೊಂಡಿಲ್ಲ ಎಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸುತ್ತದೆ.

ವಿವಿಧ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಸಹ ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಠಕ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1969 ರಿಂದ 1998 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ 85.58 ರಷ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾವಿಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದು, ನಂತರದ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಆದರೆ ವಿವಿಧ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯ ಭಿನ್ನವಾಗಿದೆ. 1969-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾವಿ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದೆ. ಆದರೆ ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗದೇ ಇರುವುದು ಆಶ್ಚರ್ಯಕರ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ.

ಹೈದ್ರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ 1989 ರ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸರಕಾರ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆಸಕ್ತಿಯನ್ನು ತೋರಿಸಿದಂತೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ ಮೇಲಿನ ಫಲಿತ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕುರಿತಂತೆ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒಲವು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಇದೇ ಕೋಷ್ಟಕವು ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೆ ಇರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಕೋಷ್ಠಕದಲ್ಲಿಯ ಯಾವ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೂ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯದ ಇತರೆ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳು 1969-70 ರಿಂದ 1979-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ. ಆದರೆ 1989-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯು ಸ್ಥಿರವಾಗಿದ್ದು ಇತ್ತೀಚಿನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾಗಿಯೂ, ಯಾವ ಕಾರಣಕ್ಕೆ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿಲ್ಲ ಎಂಬುವುದು ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಹಲವು ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ನೀಡಬಹುದು. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಗಿಂತಲೂ ಇತರೆ ವಿಭಾಗದ ಪಟ್ಟಣಗಳು ಔದ್ಯೋಮಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವೇಗವಾಗಿ ಬೆಳೆದವು. ಹೀಗಾಗಿ, ಇತರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ಔದ್ಯೋಮಿಕ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಹರಿದು ಬರುವ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಅಧಿಕಗೊಂಡವು. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಯಿತು.

ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಆಂದ್ರಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ರಾಜ್ಯಗಳು ನೆರೆಯ ರಾಜ್ಯಗಳಾಗಿವೆ. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರ ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದರೆ, ಆಂದ್ರ ಪ್ರದೇಶ, ತಮಿಳುನಾಡು, ಕೇರಳ ರಾಜ್ಯಗಳು ನೆರೆಯ ರಾಜ್ಯಗಳಾಗಿವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ವಿವಿಧ ರಾಜ್ಯದ ನಗರ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಆ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಅಧಿಕಗೊಂಡು, ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಅಷ್ಟೇನೂ ತೀವ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಲಿಲ್ಲ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.1 ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಕುರಿತಾದ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ನೀಡಿದರೆ, ಕೋಷ್ಟಕ 4.2 ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕುರಿತಂತೆ ಇರುವ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಅತಿ ದೊಡ್ಡ ಜಿಲ್ಲೆ ಎಂದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ. ಆದರೆ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯುದ್ದಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಒಂದು ಕಿ. ಮೀ. ನಷ್ಟು

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.2

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	85	85	85	181	0.85	0.85	0.85	2.14	00	00	112.94	112.94
2.	ಬೀದರ್	75	75	75	75	1.37	1.37	1.37	1.37	00	00	00	00
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.	ರಾಯಚೂರು	91	91	91	117	0.64	0.64	0.64	0.83	00	00	28.57	28.57
5.	ಹೈ-ಕ, ಪ್ರದೇಶ.	251	251	251	373	0.55	0.55	0.55	0.84	00	00	48.60	48.60
6.	ಸಿ. ವಿ.	58.44	58.44	58,44	70.51								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲ. 1969 ರಿಂದ 1990 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ 1997-98 ರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ನಂತರದ ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿವೆ.

ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟ (1969-98) ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕುರಿತಂತೆ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿ ಕಂಡಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ಪ್ರಗತಿ ಕಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ. ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದರೂ, ಅದು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ .ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಸಾಧಿಸಿದ ಪ್ರಗತಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಗಿಂತಲೂ, ಒಂದು ಪ್ರದೇಶವು ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಿಗೆ ಹೊಂದಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯ ಚಿತ್ರಣವು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಸ್ತುತವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಿದರೆ ಹಿಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಾನವು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆದರೆ 1990 ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಈ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ರಾಯಚೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯು ಉತ್ತಮವಾಗಿಲ್ಲ.

ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬೀದರದಿಂದ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸರಕಾರವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನಾಗಿ ಮಾರ್ಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಉದ್ದೇಶಿಸಿದೆ. ಈ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳು ಸಹ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡಿದೆ. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾದರೆ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಪ್ರಮಾಣ ಅಧಿಕಗೊಂಡು ಆ ಮೂಲಕ ವಿಭಾಗ, ವಾಣಿಜ್ಯೋದ್ಯಮದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳ್ಳುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ. ಕೋಷ್ಟಕ 4.2 ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಹೈದ್ರಾಬಾದ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ.

4.2 (ii). ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು :

ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಂತರ ಪ್ರಮುಖವಾದ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದರೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರಗತಿಗೆ ನರನಾಡಿಗಳಿದ್ದಂತೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿನ ಮುಖ್ಯ ಪಟ್ಟಣಗಳು, ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ದುರಸ್ತಿ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರಗಳ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿದೆ. 1997-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 11,037 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿವೆ.

ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಿಂತಲೂ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯು ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿರುವಂತೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.3 ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಅವುಗಳ ಪ್ರಗತಿ ಕುರಿತಾದ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಈ ಹಿಂದೆ ತಿಳಿಸಿದಂತೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ, ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರದೇಶ. ನಂತರದ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಗಳು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿವೆ. ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ನಾಲ್ಕು ವಿಭಾಗಗಳು ನಾಲ್ಕು ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕುರಿತಾದ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಿಂತಲೂ ದೊಡ್ಡದಾಗಿದ್ದರು, ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಈ ವಿಭಾಗ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.3

ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	1391. 1 (20.61%)	1788 (22.92%)	2363 (20.99%)	2228 (20.19%)	3.05	3.92	5.18	5.05	28.53	32.15	-5.71	60.16
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	2030 (30.08%)	2188 (28.04%)	3113 (27.65%)	2907 (26.34%)	3.72	4.01	5.71	5.33	7.78	42.27	-6.61	43.20
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	1323 (19.60%)	1805 (23.14%)	2910 (25.84%)	3019 (27.35%)	2.74	3.74	6.03	6.07	36.43	61.21	3.74	128.19
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	2005 (29.72%)	2021 (25.90%)	2874 (25.52%)	2883 (26.12%)	4.61	4.64	6.61	6.63	0.79	42.20	0.31	43.79
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	6749.1 (100%)	7802 (100%)	11.260 (100%)	11037 (100%)	3.51	4.06	5.87	5.75	15.60	44.32	-1.98	63.53
6.	ಸಿ. ವಿ.	19.63	8.46	9.81	11.27								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಇತರೆ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು ಕೋಷ್ಠಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ರಾಜ್ಯದ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವು, ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲು, ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಹೋಗಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು 1969-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದ ಏರಿಕೆಯಾಗಿ, ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು ಇಳಿಮುಖವಾಗುತ್ತ ಸಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಬೇಕಾದ ಒಂದು ಅಂಶವೆಂದರೆ 1997-98 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಹೊಂದಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯು 1989-90 ರಲ್ಲಿಯ ಉದ್ದಳತೆಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಬಹುಶಃ ಈ ವಿಭಾಗದ ಕೆಲ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿರಬಹುದು. ಹೀಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿತತೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೆ ಏರಿಸಿದಂತೆ, ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೆ ಏರಿಸಿದ ಲಕ್ಷಣಗಳು ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿಲ್ಲಾ. ಏಕೆಂದರೆ ಆ ರೀತಿಯಾಗಿ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೆ ಏರಿಸಿದ್ದರೆ, ಈ ವಿಭಾಗದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿತ್ತು.

ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಠಕದಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಕೆಲ ಸಂಗತಿಗಳು ಗೋಚರಿಸುತ್ತವೆ. ಮೊದಲ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ, ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಿದೆ. ಆದರೆ ನಂತರದ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತರಿಕ್ತವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಇದ್ದು ಈ ವಿಭಾಗದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವು ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಅಂದರೆ 1970-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸರಕಾರವು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಆಸಕ್ತಿ ತೋರಿಸಿದಂತಿದೆ. ಆದರೆ ಇದನ್ನು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಯ್ದುಕೊಂಡಿಲ್ಲವೆನ್ನಬಹುದು. ಇತ್ತೀಚಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಅಭಿವೃದ್ದಿಯ ಕುರಿತಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು

ವಿಭಾಗವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಪಡೆದು ಅದು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮಂಚೂಣಿಯಲ್ಲಿರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಮಾಪನವನ್ನಾಗಿ ನೋಡಿದಾಗಲೂ ಸಹ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸ್ಥಿತಿಯು ಉತ್ತಮವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಾ. ಹಲವು ದಶಕಗಳ ನಂತರವೂ ಈ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇತರೆ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಹಿನ್ನಡೆ ಕಾಣುತ್ತೇವೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ 1969-70 ರ ಕಾಲಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಈ ವಿಭಾಗ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತಲೂ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆದರೆ 1997-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ.

ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. 1969-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು ನಂತರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.4 ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕುರಿತಾದ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ರಾಯಚೂರ ಜಿಲ್ಲೆ ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಿಂತಲೂ ಚಿಕ್ಕದಾದ ಜಿಲ್ಲೆ. ಆದರೆ 1969-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹೊಂದಿರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹವಾದ ಮತ್ತೊಂದು ಸಂಗತಿ ಎಂದರೆ, ಎರಡು ದಶಕಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ 1990-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಪ್ರಮಾಣ ಕುಗಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯಾವ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.4

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಶೇಕಡಾವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	280	360	471	380	2.83	3.64	4.76	4.51	28.57	30.83	-19.32	35.71
2.	ಬೀದರ್	129	219	276	276	2.36	4.01	5.06	5.06	69.76	26.02	0	113.95
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	401	575	797	797	2.47	3.54	4.91	4.91	43.39	38.60	0	98.75
4.	ರಾಯಚೂರು	581.1	634	819	775	4.14	4.52	5.84	5.52	9.10	29.17	5.37	33.36
5.	ಹೈ-ಕ, ಪ್ರದೇಶ.	1391.1	1788	2363	2228	3.05	3.92	5.18	5.05	28.53	32.15	-5.71	60.16
6.	ಸಿ. ವಿ.	12.38	37.25	38.60	41.66								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಬದಲಾವಣೆಯು ಕಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ. 1990-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಋಣಾತ್ಮಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡುಬಂದಿದೆ.

ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಇರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲವಧಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಉನ್ನತ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವುದು ಕೋಷ್ಠಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಮಾಪನದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ವಿಭಾಗ ಮತ್ತು ಇತರ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಹಿನ್ನಡೆಯಲ್ಲಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಕೈಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಮಾನತೆಯನ್ನು ನೀಡಬೇಕಾದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ.

ಕೋಷ್ಠಕ 4.4 ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ-ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಕುರಿತಂತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡು ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

4.2 (iii). ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು :

ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಎರಡು ಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮೊದಲನೇಯದು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಾದರೆ, ಎರಡನೇಯದು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು. ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ನೆರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಉತ್ಪಾದನ ಕ್ಷೇತ್ರ ಮತ್ತು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಸಹ ರಾಜ್ಯದ ಆರ್ಥಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ್ಯ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 1997-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 28,361 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿವೆ. ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ.

ಕೋಷ್ಠಕ 4.5 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಇರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳು, ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಂದಿರುವ ಪಾಲನ್ನು ಕೋಷ್ಠಕದಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಿದಾಗ ವಿವಿಧ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳು ಗೋಚರಿಸುತ್ತವೆ. ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಪಾಲು ಹೊಂದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಮೊದಲ ಮೂರು ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಸಾಗಿ, ಕೊನೆಯ ಕಾಲ ಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಅದು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಹೋಗಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು 1979-80 ರಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಾ ಸಾಗಿದೆ. ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಒಟ್ಟು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಪಾಲನ್ನು ಒಟ್ಟು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿದೆ. ಅಂದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು ಉತ್ತಮಕರವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಉಳಿದೆರಡು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿರುವುದು ಕೋಷ್ಠಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.5

ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ, 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	2100.6 (14.84%)	1785 (13.82%)	2810 (15.62%)	4708 (16.60%)	4.60	3.91	6.16	10.67	-15.02	57.42	67.54	124.12
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	3570.1 (25.23%)	3283 (25.43%)	4514 (25.09%)	7390 (26.05%)	6.54	6.02	8.28	13.55	-8.04	37.49	63.71	106.99
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	4587.5 (32.42%)	4133 (32.01%)	5151 (28.63%)	7984 (28.15%)	9.51	8.56	10.67	16.05	-9.90	24.63	54.99	74.03
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	3893.9 (27.51%)	3711 (28.74%)	5517 (30.66%)	8279 (29.19%)	8.95	8.53	12.69	19.04	-4.69	48.66	50.06	112.61
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	14152.1 (100%)	12912 (100%)	17992 (100%)	28361 (100%)	7.37	6.73	9.38	14.78	-8.76	39.34	57.63	100.40
6.	ಸಿ. ವಿ.	25.65	27.43	23.08	19.91								

ಮೂಲಗಳು: 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು: ಆವರಣವು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಮೊದಲ ದಶಕ (1970-80) ದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿನ ಇಳಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣವು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ನಂತರ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಾಗ್ಯೂ ಈ ವಿಭಾಗವು ಗುಣತ್ಮಾಕವಾಗಿ (ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕ.ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ) ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇನ್ನು ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ.

ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಹೆಚ್ಚು ಪಾಲು ಪಡೆದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ಕಡಿಮೆ ಪಾಲನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. 1969-80 ರ ಮಧ್ಯೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ತೀವ್ರಗೊಂಡು ನಂತರ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.6 ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ವಿಭಾಗವು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಭೌಗೋಳಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಈ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲು ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶವಿದೆ. ಆದರೆ ಮೊದಲ ಎರಡು ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ (1969-70 ಮತ್ತು 1979-80) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ಪಾಲನ್ನು ಈ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದರೆ, ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕಡಿಮೆ ಪಾಲು ಪಡೆದಿರುವದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ನಂತರದ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಇದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.6

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮಿ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1990-1978
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	651.2 (31.00%)	571 (31.99%)	790 (28.11%)	1260 (26.76%)	6.58	5.77	7.99	14.96	-12.31	38.35	59.49	93.48
2.	ಬೀದರ್	250.2 (11.91%)	180 (10.08%)	465 (16.55%)	763 (16.21%)	4.,59	3.30	8.53	14	-28.05	158.33	64.08	204.95
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	806.2 (38.37%)	688 (38.54%)	915 (32.56%)	1510 (32.07%)	4.96	4.24	5.63	9.30	-14.66	32.99	65.02	87.29
4.	ರಾಯಚೂರು	393 (18.72%)	346 (19.59%)	640 (22.78%)	1175 (24.96%)	2.80	2.46	4.56	8.38	-11.95	84.97	83.59	198.98
5.	ಹೈ-ಕ, ಪ್ರದೇಶ.	2100.6 (100%)	1785 (100%)	2810 (100%)	4708 (100%)	4.60	3.91	6.16	10.67	-15.02	57.42	67.54	124.12
6.	ಸಿ. ವಿ.	41.27	44.10	23.93	22.84								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕ.ಮೀ. ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಇರುವ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯು ಇತರ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದ್ದು, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ಈ ವಿಭಾಗದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಠಕವು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕುರಿಂತೆ 1970-80 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ನಂತರದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿಯ ಏರಿಕೆಯು ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪವಾಗಿಲ್ಲ. 1990-98 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆಯು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಹಿಂದಿನ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡಿದ್ದರಿಂದ ಸಹಜವಾಗಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಇರುವ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಕುರಿತಂತ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಅಂದರೆ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಈ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಮೊದಲ ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡು ನಂತರ ಕಿರಿದಾಗಿವೆ.

4.2 (iv). ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು :

ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ವಿವಿಧ ತಾಲೂಕುಗಳ ನಡುವೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ತಾಲೂಕುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. 1997-98 ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 1644 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಳತೆಯ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿವೆ.

ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಹ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಏಕರೂಪತೆ ಇಲ್ಲ. ಕೋಷ್ಟಕ: 4.7 ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಇರುವ ಅದರ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಯನ ಅವಧಿಯ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲು ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಇದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಭೌಗೋಳಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲವೆಂಬುವದು ಇದರಿಂದ ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ. 1969-70 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕ.ಮೀ ಗೆ ಇರುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ ಇತ್ತೀಚಿನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ, ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಋಣಾತ್ಮಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆಯಾಗಿರುವುದು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿನ ಗಣನೀಯ ಇಳಿಕೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.7 ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಕೋ-ಎಫಿಸಿಯೆಂಟ್ ವೇರಿಯೇಷನ್ ಮೌಲ್ಯಗಳು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.7

ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	1284.2 (13.54%)	1228 (13.57%)	397 (12.45%)	276 (16.79%)	2.81	2.69	0.87	0.62	-4.37	-67.67	-30.47	-78.50
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	1984.5 (20.92%)	2124 (23.47%)	538 (16.88%)	190 (11.54%)	3.64	3.89	0.98	0.34	7.02	-74.67	-64.68	-90.42
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	3322.2 (35.02%)	2887 (31.91%)	1128 (35.28%)	618 (37.59%)	6.88	5.98	2.33	1.24	-13.09	-60.92	-45.2	-81.39
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	2894.6 (30.52%)	2809 (31.04%)	1125 (35.29%)	560 (34.06%)	6.65	6.46	2.58	1.28	-2.95	-59.95	-50.22	-80.65
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	9485.5 (100%)	9048 (100%)	3188 (100%)	1644 (100%)	4.94	4.71	1.66	0.85	-4.61	-64.76	-48.43	-82.66
6.	ಸಿ. ವಿ.	25.35	29.47	41.81	44.21								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.8 ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಇರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡಾವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಕುರಿತಾದ ಚಿತ್ರಣವು, ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಚಿತ್ರಣಕ್ಕೆ ಭಿನ್ನವಾಗಿಲ್ಲವೆಂಬುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ 1979 ರ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಾ ಸಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನತೆ ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ 293 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದರೆ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅದು 201 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿನ್ನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ.

1969-70 ರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಸರಾಸರಿ ಉದ್ದಳತೆ 2.81 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿತ್ತು. ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ವಿಭಾಗದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ವಿಭಾಗದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಇದೇ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯು 1997-98 ರಲ್ಲಿ ಸಹ ಮುಂದುವರಿದಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ಕಂಡುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಶೇಕಡಾವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 1970-80 ರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ನಂತರ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.8

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100. ಚ. ಕಿ. ಮಿ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	407.5	418	204	125	4.12	4.22	2.06	1.48	2.57	-51.19	-38.72	-69.32
2.	ಬೀದರ್	269.5	249	63	48	4.94	4.57	1.15	0.88	-7.60	-74.69	-23.80	-82.18
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	335.5	305	89	63	2.06	1.87	0.54	0.38	-9.09	-70.81	-29.21	-81.22
4.	ರಾಯಚೂರು	271.7	256	41	40	1.93	1.82	0.29	0.28	-5.77	-83.98	-2.43	-85.27
5.	ಹೈ-ಕ, ಪ್ರದೇಶ.	1284.2	1228	397	276	2.81	2.69	0.87	0.62	-4.37	-67.67	-30.47	-78.50
6.	ಸಿ. ವಿ.	17.60	22.02	63.29	48.36								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯು ಈ ವಿಭಾಗ ಮತ್ತು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಹೀಗೆ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ-ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. 1969-70 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದ್ದು ನಂತರ 1997-98 ಕ್ಕೆ ಕುಗ್ಗಿವೆ.

4.2 (v). ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು :

ಗ್ರಾಮೀಣ ಅಥವಾ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಳ್ಳಿ-ಹಳ್ಳಿಗೆ ಮತ್ತು ನೆರೆ ತಾಲೂಕುಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದು ಗ್ರಾಮಿಣ ಜನರ ಬದುಕ್ಕನ್ನು ಹಸನಗೊಳಿಸಲು ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಅತ್ಯಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಕರ್ನಾಟಕದಂತಹ ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಗಣನೀಯ ಪಾತ್ರವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ''ಗ್ರಾಮೀಣ ಆಧಾರಿತ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹೊಂದಿದ ರಾಷ್ಟ್ರಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯ ಹಾಗೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಜಾಲ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದೆ. ಇದು ನಗರಗಳಿಗೆ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ವಲಸೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಿ ಹಳ್ಳಿಗಳ ಮತ್ತು ಸಣ್ಣ ಪಟ್ಟಣಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ'' (ದುರೈ, ಉಪಾಧ್ಯಯ ಮತ್ತು ತಿವಾರಿ : 2000 : 23) ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ.

ಹಳ್ಳಿ, ಹಳ್ಳಿಗಳ ನಡುವೆ ರಸ್ತೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣ ಅಧಿಕಗೊಂಡಂತೆ, ಜನತೆಯ ಸಂಚಾರದ ಪ್ರಮಾಣದ ಅಧಿಕಗೊಂಡು, ಹೊರ ಜಗತ್ತಿನ ಜ್ಞಾನವನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಹಳ್ಳಿಯ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ತಮ್ಮದೇ ಆದ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಹೊಂದಿದೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿರುವ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕವಾಗಿರುವ ಈ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು, ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಏಕ ರೂಪವಾಗಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಕೋಷ್ಠಕ 4.9 ರಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಹಳ್ಳಿ ಅಥವಾ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶವಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ 1969-70 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯು ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಸಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಇತ್ತೀಚಿನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. 30 ವರ್ಷಗಳ (1969-70 ರಿಂದ 1997-98) ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಇದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.9 ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1970-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ ಹೊರತು ಪಡಿಸಿದರೆ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ನಂತರದ ದಶಕದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದು, ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಠಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ. 1990-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದರು ಸಹ ಈ ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳು ಭೌಗೋಳಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.9

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ಗ್ರಾಮೀನ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	2059 (14%)	5526 (16%)	7111 (16%)	7496 (16%)	4.51	12.12	15.60	16.41	168.38	28.68	5.41	264.06
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	2728.3 (19%)	7695 (23%)	10614 (24%)	10768 (25%)	5.00	14.11	19.47	17.66	182.04	37.93	-1.45	294.67
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	2994.5 (21%)	8411 (26%)	12145 (27%)	10546 (25%)	6.20	17.43	25.18	21.05	180.88	44.39	-13.16	252.17
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	6474.7 (45%)	11.141 (34%)	15.200 (34%)	13981 (33%)	14.89	25.62	34.96	31.59	72.06	36.43	-8.01	115.93
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	14256.5 (100%)	32773 (100%)	45070 (100%)	42791 (100%)	7.43	17.08	23.49	21.41	129.88	37.52	-5.05	200.15
6.	ಸಿ. ವಿ.	48.10	16.35	25.85	21.44								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ ಕುರಿತಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸ್ಥಿತಿಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಇತರೆ ವಿಭಾಗಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವುದು ಗೋಚರಿಸುತ್ತದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ 1997-98 ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ 31.59 ಕಿ.ಮೀ. ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅದು ಕೇವಲ 16.40 ಕಿ.ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಾಗಿದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದರೂ, ಈ ವಿಭಾಗವು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದಾಗಿದೆ

ಕೋ-ಎಫಿಸಿಯೆಂಟ್ ಆಫ್ ವೇರಿಯೇಷನ್ ಮೌಲ್ಯಗಳು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1969-70 ರಿಂದ 1979-80 ರಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದರೆ, 1989-90 ಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತೀರ್ಣಗೊಂಡು, 1997-98 ಕ್ಕೆ ಕಿರಿದಾಗಿವೆ.

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡಾವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 4.10 ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಕೋಷ್ಠಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ 1969-70 ಮತ್ತು 1979-80 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, 1997-98ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. 1997-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಇದೆ.

ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ 1969-70 ರಿಂದ 1979-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೀದರ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಸ್ಥಿತಿಯು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.10

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100. ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	215 (10%)	918 (17%)	15000 (21%)	1974 (26%)	2.17	9.28	15.17	23.44	326.97	63.39	31.6	818.13
2.	ಬೀದರ್	320.3 (16%)	796 (14%)	969 (14%)	753 (10%)	5.87	14.61	17.78	13.82	148.51	21.73	-22.29	135.09
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	722.9 (35%)	1977 (36%)	2443 (34%)	2805 (37%)	4.45	12.18	15.05	17.28	173.48	23.57	14.81	288.02
4.	ರಾಯಚೂರು	800.8 (39%)	1835 (33%)	2199 (31%)	1964 (26%)	5.71	13.09	15.68	14.01	129.14	19.83	-10.68	145.25
5.	ಹೈ-ಕ, ಪ್ರದೇಶ.	2059 (100%)	5526 (100%)	7111 (100%)	7496 (100%)	4.51	12.12	15.60	16.99	168.38	28.68	5.41	264.06
6.	ಸಿ. ವಿ.	48.83	38.26	32.69	39.04								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

1997-98 ರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ ಎಂಬುವುದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಶೇಕಡಾವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ 1970-80 ಮತ್ತು 1980-90 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರ ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿರುವುದು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ 1990-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದರೆ, ಉಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿರುವಂತೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಈ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970 ರಿಂದ 1990 ರ ಅವದಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ, ಆದರೆ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ.

4.2 (vi). ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು :

ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ತಾಲೂಕು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯ, ಅರಣ್ಯ, ನೀರಾವರಿ, ಪುರಸಭೆ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯತಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯು, ಸ್ಥಳೀಯ ಜನತೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸ್ಥಳೀಯ ಜನರು ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೂ ಸಹಾಯಕವಾಗುತ್ತವೆ. ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನತೆಯ ಮೇಲೆ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡುತ್ತವೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಹೀಗೆ, ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ, ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳು ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯಿಂದ ವಿತರಣೆಯಾಗಿರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 4.11 ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಇತರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶವಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಒಟ್ಟು ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಸ್ಥಳೀಯ ಜನತೆಯ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುವ ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅವಶ್ಯಕತೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಕುರಿತಂತೆ, 30 ವರ್ಷಗಳ (1969 ರಿಂದಚ 1998) ಅವಧಿಯಲ್ಲಿಯೂ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಸ್ತರಣೆಗೆ 1980 ರ ನಂತರ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ನೀಡಲಾಗಿಲ್ಲ ಎಂಬುವುದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಪರಿಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ವಿಸ್ತರಣೆಗೊಂಡ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಸಮತೋಲನದ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಮೊದಲನೇಯದಾಗಿ ಇತರೆ ದಶಕಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, 1970-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿರುವ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, 1990-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲಾ. ಇಲ್ಲಿ ಗೋಚರಿಸುವ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ವಿಷಯ ಎಂದರೆ, ಇತರ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.11

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಖ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	1536.3 (8%)	5461 (13%)	7411 (13%)	7411 (13%)	3.37	11.98	16.26	16.80	255.46	35.70	0	382.39
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	5461.9 (30%)	10.128 (24%)	11935 (22%)	13040 (23%)	10.01	18.57	21.89	23.92	85.42	17.84	9.25	138.74
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	50151 (27%)	11314 (27%)	16700 (31%)	18421 (32%)	10.39	23.45	34.62	34.18	125.59	47.60	10.30	267.31
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	6081.6 (33%)	14,569 (35%)	17203 (32%)	17741 (31%)	13.98	33.51	39.57	40.50	139.55	18.07	3.12	191.31
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	18094.9 (100%)	41,472 (100%)	53249 (100%)	56613 (100%)	9.43	21.62	27.76	28.70	129.18	28.39	6.31	212.86
6.	ಸಿ. ವಿ.	34.60	34.34	29.89	31.15								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ಒಟ್ಟು ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪತೆಯನ್ನು ಇಲ್ಲವೆ ಸಮಾನಂತರ ಅಂಶವನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿಲ್ಲ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ 1970-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ನೀಡಿ 1990-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕಡೆಗಣಿಸಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಸನ್ನಿವೇಶವು ಸಮತೋಲನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗದೇ ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಇರುವ ಅಸಮಾನತೆಗಳು 1970-1990 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ, 1997-98 ರಿಂದ ಮತ್ತೇ ಅವು ವಿಸ್ತರಣೆಗೊಳ್ಳುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.12 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ, ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಆದರ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡಾವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿ (1969-70 ರಿಂದ 1997-98) ಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಒಟ್ಟು ಇತರೆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಅಧಿಕ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಿಲ್ಲ ಎಂಬುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಯು ವಿಭಾಗದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಅಂದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗೆ ಹೊಂದಿರುವ ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯು ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.12

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಇತರ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಖ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	390 (25%)	1758 (32%)	1842 (25%)	1842 (25%)	3.94	17.78	18.63	21.87	350.76	4.77	0	372.30
2.	ಬೀದರ್	342.5 (22%)	971 (17%)	1026 (14%)	1026 (14%)	6.28	17.82	18.83	18.83	183.50	5.66	0	199.56
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	347 (22%)	890 (16%)	2448 (33%)	2448 (33%)	2.13	5.48	15.08	15.08	156.48	175.05	0	605.47
4.	ರಾಯಚೂರು	456.8 (29%)	1842 (33%)	2095 (28%)	2095 (28%)	3.25	13.14	14.94	14.94	303.23	13.73	0	358.62
5.	ಹೈ-ಕ, ಪ್ರದೇಶ.	1536.3 (100%)	5461 (100%)	7411 (100%)	7411 (100%)	3.37	11.98	16.26	16.80	255.46	35.70	0	382.39
6.	ಸಿ. ವಿ.	11.95	31.98	28.26	28.26								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ಒಟ್ಟು ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ, ವಿವಿಧ ದಶಕಗಳ ನಡುವೆ, ಆಗಾಧವಾದ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಇರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಠಕವು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1970-80 ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದರೆ, 1990-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಶೂನ್ಯವಾಗಿದೆ. ಇಡಿಯಾಗಿ 1970-98 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದಾಗ ಕಂಡು ಬರುವ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಗತಿ ಎಂದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದರೆ, ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದು ಕುಂಠಿತಗೊಂಡಿದೆ. ಈ ಅಂಶವು ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ, ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಇಲಾಖೆಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಆಸಕ್ತಿ ತೋರಿಸಿಲ್ಲಾ ಎಂಬುವುದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಠಕ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಮೊದಲ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (1969-80) ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆ-ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ತೀವ್ರಗೊಂಡರೆ, ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿವೆ.

4.2(vii). ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳು :

ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳು ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಒಟ್ಟಾರೆ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತವೆ. ಈ ರೀತಿಯ ರಸ್ತೆಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತವೆ. ಬಹುತೇಕವಾಗಿ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸೂಚಿಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಕಾರದ ವಿಧದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಗೋಚರಿಸಿದಂತೆ, ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ವಿಭಾಗೀಯ ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗಳಿವೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳು ಕುರಿತಂತೆ ಇರಬಹುದಾದ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೊಷ್ಟಕ 4.13 ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳು, ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡಾವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ ಮುಂತಾದ ಅಂಶಗಳ ಕುರಿತಾದ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿದ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ವಿವಿಧ ರಸ್ತೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗೂ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗೂ ಯಾವುದೇ ಬಿನ್ನತೆ ಇಲ್ಲ.

ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯುದ್ದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲು ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ 31 ರಷ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳು ಕೇವಲ ಮೈಸೂರ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯೇ ಕೇಂದ್ರಿಕೃತಗೊಂಡಿದೆ. ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ 23.6 ರಷ್ಟು ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿರುವ ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ವಿಸ್ತೀರ್ಣೆಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಶೇಕಡಾ 15.75 ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಪಡೆದಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಗುಲ್ಬಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ.

ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯುದ್ದಿಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಸ್ತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿ ಪರವಾಗಿದ್ದರೂ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯು, ಇತರೆ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣ ಏಕರೂಪವಾಗಿಲ್ಲ. ಮೊದಲ ದಶಕದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (1970-80) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣವು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.13

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮಿ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	8622.2 (13.43%)	16039 (15.13%)	20343 (15.33%)	22492 (15.75%)	18.91	35.19	44.63	50.99	86.01	26.83	10.56	160.86
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	16259.8 (25.40%)	26127 (24.65%)	31423 (23.67%)	35233 (24.67%)	29.82	47.92	57.64	64.63	60.68	20.27	12.12	116.68
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	17775.3 (27.77%)	29, 147 (27.5%)	38,631 (29.11%)	41,226 (28.87%)	36.85	60.43	80.09	82.95	63.97	32.53	6.71	131.92
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	21349.8 (33.36%)	34662 (32.71%)	42,330 (31.89%)	43,850 (30.71%)	49.11	79.73	97.37	100.86	62.35	22.12	3.59	105.38
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	64007.1 (100%)	105975 (100%)	132727 (100%)	142801 (100%)	33.37	55.25	69.20	74.45	65.56	25.24	7.59	123.10
6.	ಸಿ. ವಿ.	29.02	25.54	25.27	23.08								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಗಳು : ಆವರಣವು ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

1980-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳವಣಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದರೆ ನಂತರದ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದರೂ ಸಹ ಈ ವಿಭಾಗ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಆದರೆ ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರವು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.14 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅದರ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಾಧಿಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗುವ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕವು ತೋರಿಸುವಂತೆ 1969-70 ರಿಂದ 1997-80 ರ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಪಾಲನ್ನು ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಇದೆ. ಆದರೆ 1979-80 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ರಾಯಚೂರು ವಿಭಾಗವು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮಿ. ಗಿರುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಬೀದರ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಹಿನ್ನಡೆಯಲ್ಲಿವೆ. ಕೋಷ್ಠಕ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿ ಹೊಂದಿದರೂ, ಭೌಗೋಳಿಕ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲವಾಗಿವೆ. ಒಟ್ಟು

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.14

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1997-1998	1970-1980	1980-1990	1990-1998	1970-1998
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	2028.7 (24%)	4110 (26%)	4892 (24%)	5762 (26%)	20.52	41.57	49.48	68.44	102.59	19.02	17.78	184.02
2.	ಬೀದರ್	1386.5 (16%)	2490 (16%)	2874 (14%)	2941 (13%)	25.44	45.70	52.75	53.98	79.58	15.42	2.33	112.11
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	2612.6 (30%)	4435 (28%)	6692 (33%)	7623 (34%)	16.10	27.33	41.24	46.98	69.75	50.89	13.91	191.77
4.	ರಾಯಚೂರು	2594.4 (30%)	5004 (31%)	5885 (29%)	6166 (27%)	18.50	35.69	41.98	43.98	92.87	17.60	4.77	137.66
5.	ಹೈ-ಕ, ಪ್ರದೇಶ.	8622.2 (100%)	16039 (100%)	20343 (100%)	22492 (100%)	18.91	35.19	44.63	50.99	86.01	26.83	10.56	160.86
6.	ಸಿ. ವಿ.	23.30	23.29	28.06	30.16								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000)

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಇರುವಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಸಿ. ವಿ. ಮೌಲ್ಯಗಳು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಮೊದಲ ದಶಕದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದರೆ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ.

4.3. ವಾಹನಗಳು :

ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಲಾರಿಗಳು, ಕಾರುಗಳು, ಆಟೋ ರಿಕ್ಷಾಗಳು, ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್ಲುಗಳು ಮುಂತಾದ ವಾಹನಗಳು ಸೇರಿರುತ್ತವೆ. ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ಪ್ರಕಾರಗಳಿವೆ. ಒಂದು ಜನರನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ವಾಹನಗಳಾದರೆ ಎರಡನೇಯದು ಸರಕು ಸಾಗಿಸುವ ವಾಹನಗಳಾಗಿವೆ. ಎರಡು ಪ್ರಕಾರದ ವಾಹನಗಳು ರಾಷ್ಟ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ನೊಂದಾಣಿಯಾದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಮಾತ್ರ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸುತ್ತ ಅಧ್ಯಾಯದ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇರಬಹುದಾದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.15 ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ನೊಂದಣಿಯಾದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗುವ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 70 ಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ವಾಹನಗಳು ಕೇವಲ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ನೋಂದಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ನೋಂದಾಯಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.15

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ನೋಂದಣಿಯಾದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ನೋಂದಣಿಯಾದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ.			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-2000	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-2000	1970-1980	1980-1990	1990-2000	1970-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	11302 (9.17%)	28854 (7.89%)	118916 (8.30%)	280617 (8.37%)	221.53	454.39	1523.80	2955.96	155.29	312.13	135.97	2382.89
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	20682 (16.78%)	64443 (17.53%)	249282 (17.40%)	609410 (18.19%)	272.12	685.63	2218.78	4675.02	211.58	286.82	144.46	2846.57
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	63184 (51.26%)	198266 (53.90%)	781602 (54.56%)	1784812 (53.26%)	686.12	1616.50	5088.77	9682.06	213.79	294.21	128.35	2724.78
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	28091 (22.79%)	76210 (20.70%)	282773 (19.74%)	676237 (20.18%)	380.12	835.45	2672.94	5749.02	171.29	271.04	139.14	2307.30
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	123259 (100%)	367773 (100%)	1432573 (100%)	3351076 (100%)	420.68	990.05	3185.03	6354.64	198.42	289.46	133.92	2618.72
6.	ಸಿ. ವಿ.					46.25	48.60	46.52	42.85				

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).
3.Census of India 1971, 1981, 1991 and 2001 (Provisional), Directorate of Census operations Karnataka.

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ಒಟ್ಟು ನೋಂದಣಿಯಾದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ 10 ರಷ್ಟು ಮೀರಿಲ್ಲ. ಅಂದರೆ ವಾಹನಗಳ ಸೌಲಭ್ಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗಲೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅನಾನುಕೂಲಕರ ಸನ್ನಿವೇಶ ಹೊಂದಿರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 4.15 ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಇರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗಿಂತ ಮೂರು ಪಟ್ಟು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನತೆ ಇದೆ. 1970-80 ರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆಯು ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1980-90 ರಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ 1990-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಅಂದರೆ ಅಧ್ಯಯನವು ಯಾವ ದೃಷ್ಟಿಕೋನದಿಂದ ನೋಡಿದರು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಿಂದುಳಿದಿರುವುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಎದ್ದು ಕಾಣುತ್ತದೆ.

ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಈ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಮೊದಲ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದು ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಮುಖವಾಗಿವೆ.

ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಯಿಂದ ಮುಕ್ತಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 4.16 ರಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ. 1969-70 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.16

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ನೋಂದಣಿಯಾದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ನೋಂದಣಿಯಾದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ.			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-2000	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-2000	1970-1980	1980-1990	1990-2000	1970-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	4097	11218	38565	91565	364.92	753.39	2328.80	4521.18	173.81	243.77	137.43	2134.92
2.	ಬೀದರ್	887	2593	14388	38390	107.63	260.34	1145.72	2556.98	192.33	454.87	166.81	4228.07
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	3023	8592	35576	82627	173.81	412.87	1377.73	2644.17	184.22	314.05	132.25	2633.27
4.	ರಾಯಚೂರು	3295	6451	30387	67735	232.74	361.60	1315.51	2383.60	95.78	371.04	122.90	1955.69
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	11302	28854	118916	280617	221.53	454.39	1523.80	2955.96	155.29	312.13	135.97	2382.89
6.	ಸಿ. ವಿ.					43.12	41.42	29.97	28.68				

ಮೂಲಗಳು : 1. Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2. Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).
3. Census of India 1971, 1981, 1991 and 2001, Directorate of Census operations Karnataka.

ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು : ಆವರಣವು ಒಟ್ಟು ನೋಂದಣಿಯಾದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನಗಳು ನೋಂದಣಿಯಾಗಿರುವುದು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈ ಎರಡು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಔದ್ಯಮಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನಗಳು ಕಂಡು ಬರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ ಗಮನಿಸಿದರೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಭಿನ್ನವಾದ ಲಕ್ಷಣ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಿದ್ದರೆ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕುರಿತಂತೆ, 1969-70 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ, ಇತ್ತೀಚಿನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಅಂದರೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಇಲ್ಲದಿರುವುದು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಪ್ರತಿಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕಿರಿದಾಗುತ್ತಿವೆ.

4.4. ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳು :

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕುರಿತಾದ ಈವರೆಗಿನ ಚರ್ಚೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ ;

1. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕುರಿತಂತೆ :

- ✡ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ತನ್ನ ಭೌಗೋಳಿಕ ವಿಸ್ತೀರ್ಣತೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಅಧಿಕ ಪಾಲನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದರೂ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ.

- ✡ 1969-70 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿಲ್ಲಾ. ಈ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣ ವಾಗಿ ನಿರ್ಲಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದೆ ಸ್ಥಿತಿಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿದೆ.

- ✡ 1990-98 ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದು ಅದು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

- ✡ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಕುರಿತಂತೆ 1969-70 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರಗಳು ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದು ನಂತರದ (1997-98) ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರಗಳು 1969-70 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರವಾಗಿದ್ದು ನಂತರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ.

2. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕುರಿತಂತೆ :

ಅಧ್ಯಾಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕುರಿತಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ವಿಭಾಗವು ತನ್ನ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಪಾಲು ಪಡೆದಿದೆ.

✡ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ ಕುರಿತಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು 1989-90 ಮತ್ತು 1997-98 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿದೆ.

✡ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಕುರಿತಂತೆ 1970-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ, ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, 1980-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ.

✡ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1969-70 ರಿಂದ 1979-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದರೆ, ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

3. ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಕುರಿತಂತೆ :

✡ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತ ಈ ಎರಡು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

✡ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಪ್ರತಿ 100. ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಹೊಂದಿರುವ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

✡ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1969-70 ರಿಂದ 1979-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡು ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಇದೇ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯ ಸಹ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1969-70 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತೀರ್ಣಯಾಗಿದ್ದರೆ ನಂತರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿವೆ.

4. ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಕುರಿತು :

✡ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯುದ್ದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು 1969-70 ರಿಂದ 1989-90 ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ.

✡ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ -

ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

✡ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1969-70 ರಿಂದ 1979-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ, 1989-90 ಕ್ಕೆ ತೀವ್ರಗೊಂಡ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿವೆ. ಆದರೆ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿವೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ 1969-70 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ. ಆದರೆ ಇತರೆ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಮೊದಲ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡು ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ.

5. ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ ಕುರಿತಂತೆ :

✡ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹಿಂದುಳಿದ ವಿಭಾಗವಾಗಿದೆ. ಈ ವಿಭಾಗವು ತನ್ನ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳಿಲ್ಲ.

✡ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು 1970-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿದ್ದರೂ ಈ ವಿಭಾಗವು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಆವಧಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಹೊಂದಿರುವ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

✡ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತೋರುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1969-70 ರಿಂದ 1979-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿದರೆ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

6. ವಾಹನಗಳ ಕುರಿತು.

✡ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 10 ರಷ್ಟು ವಾಹನಗಳು (ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ನೋಂದಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ. ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕುರಿತಾಗಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿದೆ. ಆದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

✡ ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಇವೆ. ಅಂದರೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ವಾಹನ ಸೌಲಭ್ಯವು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯ ವಿರುವುದಿಲ್ಲಾ. ಆದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಇದೆ.

✡ ನೋಂದಣಿಯಾದ ಇಟ್ಟು ವಾಹನಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಕುರಿತಂತೆ 1970-98 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ, ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ದರ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

✡ ಪ್ರತಿ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಇರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳಿವೆ. 1969-70 ರಿಂದ 1979-80 ರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ. ಆದರೆ, ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿವೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಆಗುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತೋರಿವೆ.

ಭಾಗ -2

4.5. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ :

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರಕಾರದ ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದೆ. ಇದು ಕರ್ನಾಟಕದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದ್ದು, ಇಂದು ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಹುತೇಕ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತರಿಸಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಎನ್. ಡಬ್ಲ್ಯೂ. ಕೆ. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. (N.W.K.R.T.C) ಯು ಬೆಳಗಾಂವ, ಧಾರವಾಡ, ಗದಗ, ಹಾವೇರಿ, ಬಿಜಾಪೂರ, ಬಾಗಲಕೋಟೆ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತದೆ. ಎನ್. ಇ. ಕೆ. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. (N.E.K.R.T.C) ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ, ಬಿ. ಎಮ್. ಟಿ. ಸಿ. (B.M.T.C) ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದರೆ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. (K.S.R.T.C) ರಾಜ್ಯದ ಇನ್ನುಳಿದ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ತನ್ನ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದೆ. 2000-2001 ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುವ ಒಟ್ಟು ರಾಜ್ಯದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 4212, ಎನ್. ಡಬ್ಲ್ಯು, ಕೆ. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. 3587, ಎನ್. ಇ. ಕೆ. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. 2078 ಮತ್ತು ಬಿ. ಎಮ್. ಟಿ. ಸಿ. 2508 ಬಸ್ಸುಗಳ ಹೊಂದಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.17 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ (ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ) ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಪರಿಗಣಿಸಿದ ನಾಲ್ಕು ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ, ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ 1980-81 ಮತ್ತು 1999-2000 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ 1980-81 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ, 1970-71, 1990-91 ಮತ್ತು 1999-2000 ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಒಟ್ಟು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದು ಪಾಲು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, 1971 ಕ್ಕೆ (1971 ಜನಗಣತಿಯ ಪ್ರಕಾರ) ಈ ವಿಭಾಗ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡಾ 17.14 ರಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಈ ವಿಭಾಗ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ 18.22 ರಷ್ಟು, ಈ ಪ್ರಮಾಣ 1999 ಕ್ಕೆ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇಕಡಾ 18.00 ಮತ್ತು ಶೇಕಡಾ 19.61 ಆಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ, ಕಡಿಮೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೊಂದಲು ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಪರಿಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ, 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 1999-2000 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಒಟ್ಟು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದ್ದರೆ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.17

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1999-2000	1971-1981	1981-1991	1991-2000	1971-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	453 (18%)	601 (15%)	1618 (23%)	1818 (20%)	32.67	169.21	12.36	301.32
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	986 (40%)	1434 (35%)	2564 (36%)	3468 (37%)	45.43	78.80	34.25	251.72
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	438 (18%)	1022 (25%)	13.08 (18%)	2048 (22%)	133.33	27.98	56.57	367.57
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	608 (24%)	989 (24%)	1643 (23%)	1936 (21%)	62.66	66.12	17.83	218.42
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	2485 (100%)	4046 (100%)	7133 (100%)	9270 (100%)	62.81	76.29	29.95	273.03
6.	ಸಿ. ವಿ.	35.55	29.14	26.33	28.87				

ಮೂಲಗಳು :
1. Administration Report, 1970-71, 1980-81, 1990-91, 1999-2000, Mysore State Road, Transport Corporation and Karnataka State Road Transport Corporation Bangalore.
2. Annual Administration Report 1999-2000, NWKRTC, Hubli.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣದಲ್ಲಿರುವುದು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇಕಡವಾರುಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮೆಲ್ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಇದರ ಅರ್ಥ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೌಲಭ್ಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮುಂದುವರಿದಿಯೆಂದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗೊಂಡಿರುವದರಿಂದ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೇವೆ ಸೌಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳ ಕೆಲವು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಭಾಗಶ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗೊಂಡರೆ ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಈ ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸೌಲಭ್ಯ ಕಡಿಮೆ ಕಂಡು ಬರುವುದು ಸಹಜ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಸೇವೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿರುವುದರಿಂದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಈ ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸು ಸೌಲಭ್ಯವಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.17 ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿಯ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಂದಿರುವ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಆದರೆ, 1971-81 ಮತ್ತು 1991-2000 ಈ ಎರಡು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಕೂಲವಾಗಿದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ 1999 ಕ್ಕೆ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.18 ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1970-71 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಎಂದು ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳಿದ್ದವು. ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲ್ಪಟ್ಟದ್ದರಿಂದ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬಿದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳು ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ. 1970-71 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಒಟ್ಟು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತ (ಶೇಕಡಾ 22) ಒಟ್ಟು ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು (ಶೇಕಡಾ 36.64) ಅಧಿಕ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು (ಶೇಕಡಾ 78) ರಾಜ್ಯ ಸರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ (ಶೇಕಡಾ 63) ಅಧಿಕ.

1973 ಏಪ್ರೀಲ್ 4 ರಂದು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವನ್ನು ವಿಭಜಿಸಿ ರಾಯಚೂರು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗವೆಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲಾಯ್ತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ 1980-81 ರಿಂದ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಮಾಹಿತಿಯು ಲಭ್ಯವಿದೆ. 1980-81 ಮತ್ತು 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಒಟ್ಟು ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಅಧಿಕ. ಆದರೆ, ಈ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು (ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ) ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.18

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1999-2000	1971-1981	1981-1991	1991-2000	1971-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	166	228	514	410	37.34	125.43	-20.23	146.98
2.	ಬೀದರ್	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	287	203	644	481	-29.26	217.24	-25.31	67.59
4.	ರಾಯಚೂರು	N.A.	170	460	530	N.A.	170.58	15.21	211.76
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	453	601	1618	1818	32.67	169.21	12.36	301.32

ಮೂಲಗಳು:
1. Administration Report, 1970-71, 1980-81, 1990-91, 1999-2000, Mysore State Road, Transport Corporation and Karnataka State Road Transport Corporation Bangalore.
2. Annual Administration Report 1999-2000, NWKRTC, Hubli.

ನವ್ಹೆಂಬರ್ 11, 1991 ರಂದು ಬೀದರ್ ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗದಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಮಾಹಿತಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. 1999-2000 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಗಳು ಜನಸಂಖ್ಯೆಗನುಗುಣವಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೊಂದಿಲ್ಲಾ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.18 ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತವೆ. 1971-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ರಾಯಚೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಿದ ಕಾರಣ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಇಳಿಕೆ ಉಂಟಾಗಿದೆ.

1981-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು, ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ. 1991-2000 ರ ಕಾಲಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆಯಾದರೆ, ಇದೇ ಅವಧಿಯಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. 1991, 27 ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ಗಿಂತ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ದಾವಣಗೇರಿ ವಿಭಾಗದ ಕೆಲವು ಘಟಕಗಳು ಬಳ್ಳಾರಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. 1991 ಅಕ್ಟೋಬರ್ 27 ರಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ದಾವಣಗೆರೆ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದರಿಂದ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಇಳಿಮುಖವಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

ಅದೇ ರೀತಿ 1991 ರಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಿದ ಕಾರಣ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆಯಾಗಿದೆ. 1971-2000 ದ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ, ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದುದರಿಂದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.19 ವು ರಾಜ್ಯದ ನಾಲ್ಕು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತ ಹಾಗೂ ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಬದಲಾವಣೆಯ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ.

1970-71 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ 11,262 ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಒಂದು ಬಸ್ಸಿನ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿ ಉತ್ತಮವಾಗಿದೆ. ಹಾಗೂ ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ ಮಾತ್ರ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಅನುಪಾತವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಆದರೆ, ಇನ್ನುಳಿದ ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳ ಸ್ಥಿತಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ.

1980-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಮುಂದುವರಿಯಲಿಲ್ಲಾ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿಗಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ, ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿತ್ತು. 1990-91 ಮತ್ತು 1999-2000 ದ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಅನುಪಾತ ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ಮಾತ್ರ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಅನುಪಾತವನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅನುಪಾತ ಕುರಿತಂತೆ ಸುಧಾರಣೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ಅನುಪಾತ ಹೊಂದಿದೆ. ಇದರರ್ಥ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದಿದೆಯಂತಲ್ಲಾ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.19

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ -ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿಯ ಏರಿಕೆ / ಇಳಿಕೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಮಾಣ				ಬಸ್ಸು ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಾದ ಇಳಿಕೆ/ ಏರಿಕೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1999-2000	1971-1981	1981-1991	1991-2000	1971-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	11262	10566	4823	5222	-6.18	-54.35	+8.27	-53.63
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	7708	6554	4382	3759	-14.97	-33.14	-14.21	-51.23
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	21025	12001	11743	9001	-42.92	-2.14	-23.35	-57.18
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	12152	9223	6439	6076	-24.10	-30.18	-5.63	-50
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	11790	9178	6309	5689	-22.15	-31.29	-9.78	-51.74

ಮೂಲಗಳು :
1. Administration Report, 1970-71, 1980-81, 1990-91, 1999-2000, Mysore State Road, Transport Corporation and Karnataka State Road Transport Corporation Bangalore.
2. Annual Administration Report 1999-2000, NWKRTC, Hubli.
3. Census of India 1971, 1981, 1991 and 2001 (Provisional), Directorate of Census operations Karnataka.

ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದ ಪರಿಗಣಿಸಿದ್ದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಸಹಜವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಅನುಪಾತ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿರುವಂತೆ 1971-81 ಮತ್ತು 1981-91 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಳ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಇಳಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗವಾರು ಅಂತರಗಳಿರುವುದನ್ನು ಗುರುತಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. 1971-81 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ 1981-91 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಇಳಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

1970-71 ರಿಂದ 1999-2000 ದ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ನಡುವಿನ ಅಂತರಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.20 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. 1970-71 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಈ ಅವಧಿ ಯಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸೇರಿದ್ದರಿಂದ, ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂಕಿ - ಅಂಶಗಳು ಅಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ, ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ವಿವರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಅದರಂತೆ 1980-81 ಮತ್ತು 1990-91 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ವಿಭಾಗಗಳಾಗಿದ್ದು, ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸೇರ್ಪಡಿಯಾಗಿತ್ತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಬಳ್ಳಾರಿ, ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ (ಬೀದರ್ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ) ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಬಸ್ಸು ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 4.20 ರಲ್ಲಿ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4.20

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ - ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿಯ ಏರಿಕೆ/ಇಳಿಕೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಯಾಣ				ಬಸ್ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಾದ ಇಳಿಕೆ/ ಏರಿಕೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1999-2000	1971-1981	1981-1991	1991-2000	1971-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	6763	6531	3228	4940	-3.43	-50.57	+53.03	-26.95
2.	ಬೀದರ್	N.A.	N.A.	N.A.	3782	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	6060	10251	4010	6497	+69.15	-60.88	+62.01	+7.21
4.	ರಾಯಚೂರು	N.A.	10494	5021	5362	N.A.	-52.15	+6.79	-48.90
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	11262	10566	4823	5222	-6.18	-54.35	+8.27	-53.63

ಮೂಲಗಳು :
1. Administration Report, 1970-71, 1980-81, 1990-91, 1999-2000, Mysore State Road, Transport Corporation and Karnataka State Road Transport Corporation Bangalore.
2. Annual Administration Report 1999-2000, NWKRTC, Hubli.
3. Census of India 1971, 1981, 1991 and 2001 (Provisional), Directorate of Census operations Karnataka.

ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ. 1980-81 ಮತ್ತು 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಈ ವಿಭಾಗದ ಮತ್ತು ಇತರೇ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಬಸ್ಸು- ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

1999-2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಅನುಪಾತವನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ.

1981-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿಯ ಇಳಿಕೆಯು ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿವೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಇಳಿಕೆಯು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1991-2000 ದ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು - ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಉಂಟಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆ ಒಂದೇ ರೀತಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.21 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸು ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅಧ್ಯಯನದ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸು ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಪರಿಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ 1970-71 ಮತ್ತು 1980-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಬರುವ ಕೆಲವು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಭಾಗಶ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗೊಂಡು ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣನಿಂದ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ವಿನಾಯಿತಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 4. 21

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆಯ ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಬದಲಾವಣೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1999-2000	1971-1981	1981-1991	1991-2000	1971-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	8 (15%)	11 (18%)	20 (25%)	25 (23%)	37.5	81.81	25.0	212.5
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	24 (44%)	27 (44%)	29 (36%)	40 (37%)	12.5	7.40	37.93	66.66
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	10 (19%)	12 (19%)	14 (18%)	22 (20%)	20	16.66	57.14	120
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	12 (22%)	12 (19%)	17 (21%)	21 (19%)	0	41.66	23.52	75
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	54 (100%)	62 (100%)	80 (100%)	108 (100%)	14.81	29.03	35.0	100
6.	ಸಿ. ವಿ.	46.11	42.91	28.06	28.32				

ಮೂಲಗಳು : 1. Administration Report, 1970-71, 1980-81, 1990-91, 1999-2000, Mysore State Road, Transport Corporation and Karnataka State Road Transport Corporation Bangalore.

2. Annual Administration Report 1999-2000, NWKRTC, Hubli.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ಬಸ್ಸು ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಇದರಿಂದಾಗಿ ಈ ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆ ಸೌಲಭ್ಯ ದೊರೆಯುವುದರಿಂದ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ಹೊರತು ಪಡಿಸಿರುವದರಿಂದ ಈ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಕೋಷ್ಟಕ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ 1999-2000 ಕ್ಕೆ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.22 ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಡಿಪೋ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1970-71 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಡಿಪೋಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ (ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ) ವಿಭಾಗ ಬಳ್ಳಾರಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. 1999-2000 ದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳೂ ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.23 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಆ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ.

ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1990-1991 ರ ಕಾಲವನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಇನ್ನುಳಿದ ಮೂರು ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ (1970-71, 1980-81 ಮತ್ತು 1999-2000) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4. 22

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1999-2000	1971-1981	1981-1991	1991-2000	1971-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	3	3	6	4	0	+100	-33.33	33.33
2.	ಬೀದರ್	N.A.	N.A.	N.A.	5	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	5	4	8	7	-20	+100	-12.5	40
4.	ರಾಯಚೂರು	N.A.	4	6	9	N.A.	+50	+50	125
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	8	11	20	25	37.5	81.81	25	212.5

ಮೂಲಗಳು :
1. Administration Report, 1970-71, 1980-81, 1990-91, 1999-2000, Mysore State Road, Transport Corporation and Karnataka State Road Transport Corporation Bangalore.
2. Annual Administration Report 1999-2000, NWKRTC, Hubli.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ಬಸ್ಸು ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 4. 23

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1999-2000	1971-1981	1981-1991	1991-2000	1971-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	313.46 (13%)	781.5 (14%)	2419.95 (18%)	3202.00 (17%)	149.31	209.65	32.31	921.50
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	1257.14 (53%)	2691.56 (47%)	6209.73 (45%)	9003.60 (49%)	114.10	130.71	44.99	616.19
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	292.85 (12%)	868.44 (15%)	2001. 18 (15%)	2506.52 (14%)	196.54	130.43	25.25	755.90
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	490.84 (21%)	1387.85 (24%)	3165.53 (23%)	3797.68 (21%)	182.74	128.08	19.96	673.71
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	2354.29 (100%)	5729.35 (100%)	13796.39 (100%)	18509.8 (100%)	143.35	140.80	34.16	686.21
6.	ಸಿ. ವಿ.	66.87	53.27	79.03	55.48				

ಮೂಲಗಳು :
1. Administration Report, 1970-71, 1980-81, 1990-91, 1999-2000, Mysore State Road, Transport Corporation and Karnataka State Road Transport Corporation Bangalore.
2. Annual Administration Report 1999-2000, NWKRTC, Hubli.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ, ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಮುಖಾಂತರ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಕಾರಣ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಿಂದ ಹೊರತುಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳೊಂದಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸು ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವದರಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಸಹಜವಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಈ ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳ ಜನರು ಕೇವಲ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಸೇವೆ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಒಟ್ಟನಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಉತ್ತಮ ಸೇವೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತವಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಏರಿಕೆಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಮಾಣ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ರೀತಿಯಾಗಿಲ್ಲ. 1971-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ (ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ) ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯು, ರಾಜ್ಯ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿದೆ. 1981-91 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಇತರೆ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಇದೊಂದು ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ 1991-2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಮಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಪಾಲು ಪಡಿದಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1980-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದು 1991 ಕ್ಕೆ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ. ಆದರೆ 1999 ರ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.24 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. 1970-71 ರಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಭಾಗದ ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿತ್ತು. ಮತ್ತು 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ವರೆಗೆ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯ ವಿಭಾಗದ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದರಿಂದ ಆಯಾ ಅವಧಿ ಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಎರಡು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಕೊರತೆಯಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಕುರಿತಂತೆ ಈ ಎರಡು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಆಯಾ ಕಾಲಕ್ಕೆ ವಿವರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳನ್ನು ನಿಖರವಾಗಿ ಗುರುತಿಸಲು ಅಸಾಧ್ಯ. ಆದರೆ ಲಭ್ಯ ಅಂಕಿ- ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕುರಿತಂತೆ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 4.24 ರಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ. 1970-71 ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತು 1980-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಈ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4. 24

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1999-2000	1971-1981	1981-1991	1991-2000	1971-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	113,33 (36%)	308.26 (39%)	404.17 (17%)	378.96 (12%)	194.93	31.11	-6.23	234.38
2.	ಬೀದರ್	N.A.	N.A.	N.A.	772.41 (24%)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	200.13 (64%)	326.57 (41%)	1583.55 (65%)	1368.76 (42%)	63.17	384.90-	-13.56	583.93
4.	ರಾಯಚೂರು	N.A.	146.67 (18%)	432.23 (17%)	681.87 (21%)	N.A.	194.69	57.75	364.90
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	313.46 (100%)	781.5 (100%)	2419.95 (100%)	3202.00 (100%)	149.31	209.65	32.31	921.50

ಮೂಲಗಳು : 1. Administration Report, 1970-71, 1980-81, 1990-91, 1999-2000, Mysore State Road, Transport Corporation and Karnataka State Road Transport Corporation Bangalore.

2. Annual Administration Report 1999-2000, NWKRTC, Hubli.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಈ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಉತ್ತಮ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸ್ಥಿತಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿದೆ. 1991 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1999-2000 ರ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಇದು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಸಾರಿಗೆಯ ಸುಧಾರಣಾ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.24 ರ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1971 -81 ಮತ್ತು 1981-91 ರ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪವಾಗಿಲ್ಲ.

1971 - 81 ಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆ (ಬೀದರ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ) ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದರೆ, 1981-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು, ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ವಿಭಾಗ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1991-2000 ಕ್ಕೆ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಈ ಅವದಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ಇಳಿಕೆಯು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1991 ರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದ ದಾವಣಗೇರಿಯು ಪ್ರತ್ಯೇಕತೆ ಮತ್ತು ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗದಿಂದ ಬೇರ್ಪಡಿಸಿ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಾಪನೆ, ಇವು ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ

ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಶೇಕಡವಾರು ಇಳಿಕೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಕೊಷ್ಟಕ 4.24 ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ.

4.6. ಪ್ರಧಾನ ಅಂಶಗಳು :

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಚರ್ಚೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ.

✡ 1980-81 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ, ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿನ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಅಧಿಕ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪ್ರಮಾಣ ಅಧಿಕ.

✡ 1971-81 ಮತ್ತು 1991-2000 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ, ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

✡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು, ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕ ಬಸ್ಸು-ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅನುಪಾತವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು 1980-81 ಮತ್ತು 1990-91 ರಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಬಸ್ಸು - ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತ ಹೊಂದಿದೆ.

✡ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಇರುವ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1971-91 ರ ಅವಧಿಯ ಕುಗ್ಗಿವೆ, ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

✡ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿಯೂ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಒಟ್ಟು ಡಿಪೋ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು 1970-71 ಮತ್ತು 1980-81 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದರೆ, ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಡಿಪೋ ಕುರಿತಂತೆ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

✡ ಅಧ್ಯಯನದ ನಾಲ್ಕು ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆಯಿದೆ. ಅಂದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಬಸ್ಸು ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಕೊರೆತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಅತ್ಯಧಿಕ.

✡ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇರುವ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ.

ಭಾಗ-3

4.7. ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ :

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತರಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಜಗತ್ತಿನಾದ್ಯಂತ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕ್ರಾಂತಿಯನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡಿದೆ. ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮುಂಚೂಣಿಯಲ್ಲಿರುವ ವಲಯವಾಗಿದೆ. ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಿ ರಷ್ಯಾ, ಅಮೇರಿಕಾ, ಕೆನಡಾಗಳ ನಂತರದ ನಾಲ್ಕನೇಯ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿದೆ ! ಏಷ್ಯಾ ಖಂಡದಲ್ಲಂತೂ ಅದು ನಂಬರ್ ಒನ್ !! ಇದು ದೇಶದ ಅತ್ಯಂತ ದೊಡ್ಡದಾದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಉದ್ಯಮವಾಗಿದೆ. ಭಾರತದ ಮೊಟ್ಟ ಮೊದಲ ರೈಲು ಕ್ರಿ. ಶ. 1853 ಏಪ್ರೀಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಾಂಬೆ ಮತ್ತು ಠಾಣಾಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಇದರೊಂದಿಗೆ ಭಾರತ ರೈಲು ಯುಗಕ್ಕೆ

ಕಾಲಿರಿಸಿತು. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ಒಡೆತನದಲ್ಲಿತ್ತು. ನಂತರದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಸಾರಿಗೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗೊಂಡಿತು. ಈಗ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಉದ್ಯಮವು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದ ಹತೋಟಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಸಮನ್ವಯ ಸಾಧಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರೈಲ್ವೇ ವಲಯಗಳನ್ನು ರಚಿಸಲಾಯಿತು. ಈಗ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 15 ರೈಲ್ವೆ ವಲಯಗಳಿದ್ದು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾದವುಗಳೆಂದರೆ, 1) ಉತ್ತರ ರೈಲ್ವೆ (ದಿಲ್ಲಿ) ; 2) ಈಶಾನ್ಯ ರೈಲ್ವೆ (ಗೋರಖ್‌ಪುರ); 3) ಈಶ್ಯಾನ ಗಡಿ ರೈಲ್ವೆ (ಮಾಲೇಗಾಂವ, ಗೌಹತಿ); 4) ಪೂರ್ವ ರೈಲ್ವೆ (ಕಲ್ಕತ್ತಾ) ; 5) ಆಗ್ನೆಯ ರೈಲ್ವೆ (ಕಲ್ಕತ್ತಾ) ; 6) ಮಧ್ಯ ರೈಲ್ವೆ (ಮುಂಬಯಿ) ; 7) ಪಶ್ಚಿಮ ರೈಲ್ವೆ (ಮುಂಬಯಿ) ; 8)ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆ (ಮದ್ರಾಸ್); 9)ದಕ್ಷಿಣ ಮಧ್ಯ ರೈಲ್ವೆ (ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್); 10) ನೈಋತ್ಯ ರೈಲ್ವೆ (ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ) ಮುಂತಾದವುಗಳು.

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯು ರೈಲ್ವೆ ಸಂಚಾರ ಸೇವೆಯನ್ನಷ್ಟೇ ನಿರ್ವಹಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ಭಾರತೀಯರ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಜೀವನದ ಒಂದು ಭಾಗವೇ ಆಗಿದೆ. ದೇಶದ ಮೂಲೆ - ಮೂಲೆಗಳ ವ್ಯಕ್ತಿ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಅದು ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಭಾರತದ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯು ಆಧುನಿಕ ನಾಗರಿಕತೆಯ ಮೂಲ ಆಧಾರವಾಗಿದೆ (ಗಂಗಾಧರ್ ರಾವ್-1969). ಇದು ವಿಶಾಲ ಭಾರತದ ಏಕತೆ ಮತ್ತು ವೈವಿಧ್ಯತೆಯ ಪ್ರತೀಕವಿದ್ದಂತೆ. ಕೃಷಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ವ್ಯಾಪಾರದ ವಿಸ್ತರಣೆ, ಕೈಗಾರಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಆದಾಯ, ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳ ಸೃಷ್ಟಿ , ದೇಶದ ರಕ್ಷಣೆ, ದಕ್ಷ ಆಡಳಿತ, ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಣೆ ಮತ್ತು ಬೆಲೆ ಸ್ಥಿರತೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರವನ್ನು ಮನುಷ್ಯನ ದೇಹಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸ ಬಹುದಾದರೆ, ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಆ ದೇಶದ ತುಂಬ ಪಸರಿಸಿರುವ ನಗರಳಂತಿವೆಯೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಸಾರಿಗೆ ಮೂರು ಗೇಜ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಪ್ರಯಾಣ ಸಾಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಅವುಗಳೆಂದರೆ 1) ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ; 2) ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು 3) ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಈ ಮೂರು ಪ್ರಕಾರ

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯು ಗೇಜ್‌ಗಳಿವೆ. ಎಂಟನೇಯ ಯೋಜನೆ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್‌ಗಳನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ಗಳಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಹೀಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮತ್ತು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್‌ಗಳನ್ನು ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್‌ಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುವ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ನಾಲ್ಕು ವಿಭಾಗಗಳು ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂತರದ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಲಾಗಿದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಾಗಿರುವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ತಿಳಿಯಲು ವಿವಿಧ ಸೂಚಿಗಳಾದ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್, ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್, ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಿಗೆ ಇರುವ ಒಟ್ಟು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದಳತೆ, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆ, ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಆಯ್ದುಕೊಂಡು, ಅವುಗಳ ಮೂಲಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮಟ್ಟವನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಬಗೆಯ ಅಧ್ಯಯನವು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ರೈಲ್ವೆ ಸಾರಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ, ಹಿಂದುಳಿದಿದೆಯೋ ಅಥವಾ ಮುಂದುವರಿದಿದೆಯೋ ಎಂಬುದನ್ನು ಗುರುತಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

4.7(i). ಮೀಟರ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು :

ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 4.25 ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1969-70 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಅಂಕಿ-ಅಂಶಗಳ ಅಲಭ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಸದರಿ ಕೋಷ್ಟಕವು

ಕೋಷ್ಟಕ : 4. 25

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ಮೀಟರ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ (ಕಿ.ಮೀ.)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಮೀಟರ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ (ಕಿ. ಮೀ.)				ಮೀಟರ್‌ಗಳ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿನ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ.			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-2000	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-1900	1970-1980	1980-1990	1990-2000	1970-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	N.A.	271	271	21	N.A.	0.59	0.59	0.04	N.A.	0	-92.25	-92.25
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	N.A.	789	795	238	N.A.	1.44	1.45	0.43	N.A.	0.76	-70.06	-69.83
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	N.A.	7.72	735	100	N.A.	1.60	1.52	0.20	N.A.	-4.79	-86.39	-87.04
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	N.A.	558	604	205	N.A.	1.28	1.38	0.47	N.A.	8.24	-66.05	-63.26
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	N.A.	2390	2405	564	N.A.	1.24	1.25	0.29	N.A.	0.62	-76.54	-76.40
6.	ಸಿ. ವಿ.		35.03	33.72	60.99								

ಮೂಲಗಳು: 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ತಿಳಿಸುವಂತೆ, 1979-80 ರಲ್ಲಿಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ಬೆಳಗಾಂವ, ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯು ಕ್ರಮವಾಗಿ 271, 789, 772 ಮತ್ತು 536 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳು ಮತ್ತುಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಉದ್ದಳತೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ 0.59, 1.44, 1.60, 1.28 ಮತ್ತು 1.24 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಾಷ್ಟಾಗಿತ್ತು. 1979-80 ಮತ್ತು 1999-2000 ದ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ, ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಇತರೇ ಮೂರು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ (ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಿಗಿರುವ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಉದ್ದಳತೆ) ಕಡಿಮೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಎರಡು ದಶಕಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (1980-2000) ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇಳಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣ ಉಳಿದ ವಿಭಾಗಗಳ ಇಳಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರವು ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್‌ಗಳನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್‌ಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇಳಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ಇಳಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರವು ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್‌ಗಳನ್ನು ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್‌ಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸುವುದರಿಂದ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್‌ಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಮೀಟರ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಕೋ ಎಫಿಸಿಯೆಂಟ್ ಆಫ್ ವೇರಿಯೇಷನ್ (ಸಿ.ವಿ.) ಬಳಸಲಾಗಿದೆ. ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಅಂತರ ಅಸಮಾನತೆಗಳು 1979-80 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ 1990-2000ಕ್ಕೆ ಅವು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.26, ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. 1979-80 ಮತ್ತು 1989-90 ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯು ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದು ಅದು ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ 216 ಕಿ. ಮೀ. ಮತ್ತು 55 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಾಗಿವೆ. ಆದರೆ 1999-2000 ದಲ್ಲಿ ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಕೇವಲ ಬಳ್ಳಾರಿಯಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದು ಅದರ ಪ್ರಮಾಣ ಕೇವಲ 21 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳು ಮಾತ್ರ. 1979-80 ಮತ್ತು 1989-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಬಳ್ಳಾರಿಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಿದೆ. 1979-80 ರಿಂದ 1999-2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಶೂನ್ಯವಾಗಿದ್ದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆಯಾಗಿದೆ. ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1979-80 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರವಾಗಿವೆ. ನಂತರ 1999-2000 ರಲ್ಲಿ ಈ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದು ಕಂಡು

ಕೋಷ್ಟಕ : 4. 26

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತುನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಮೀಟರ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ (ಕಿ.ಮೀಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಉದ್ದಳತೆ				ಪ್ರತಿ ಶತ ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-2000	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-1900	1970-1980	1980-1990	1990-2000	1970-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	N.A.	216	216	21	N.A.	2.18	2.18	0.24	N.A.	0	-90.27	-90.27
2.	ಬೀದರ್	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
4.	ರಾಯಚೂರು	N.A.	55	55	N.A.	N.A.	0.39	0.39	N.A.	N.A.	0	0	0
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	N.A.	271	271	21	N.A.	0.59	0.59	0.04	N.A.	0	-92.25	-92.25
6.	ಸಿ. ವಿ.		130.61	130.61	130.61	173.19							

ಮೂಲಗಳು: 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಬರುತ್ತದೆ. ಅಂದರೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಇದರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

4.7(ii). ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು :

ಇತರೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿಗಿಂತ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಬಂಡೆಗಳು ಸರಾಗವಾಗಿ ಸಾಗುವುದಲ್ಲದೇ, ಜನರನ್ನು ಮತ್ತು ಸರಕು- ಸಾಮಗ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಗಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ಅವಲಂಬಿಸಿದ್ದ ಸಮಯ ಮತ್ತು ತಗಲುತ್ತಿದ್ದ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಮಿತವ್ಯಯವನ್ನು ಮಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.27 ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. 1969-70 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿನ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂಕಿ - ಅಂಶಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯಿಂದ ವಿವರಿಸಲಾಗಿಲ್ಲ. ಅದರಂತೆ 1979-80 ಮತ್ತು 1989-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಅಲಭ್ಯತೆಯಿಂದ ವಿವರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. 1979-80 ರಿಂದ 1999-2000 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಹಾಗೂ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲಕರ ಅಂಶವಾಗಿದೆ. 1979-80 ರಿಂದ 1999-2000 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ವೃದ್ಧಿಯಾಗಿದ್ದು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಮಾಣ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ 1979-99 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4. 27

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಬ್ರಾಡಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಪ್ರ. 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ.)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀಗಿರುವ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ.			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-2000	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-1900	1970-1980	1980-1990	1990-2000	1970-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	N.A.	363	451	699	N.A.	0.79	0.98	1.58	N.A.	24.24	54.98	92.56
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	N.A.	N.A.	N.A.	690	N.A.	N.A.	N.A.	1.26	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	N.A.	105	200	786	N.A.	0.21	0.41	1.58	N.A.	90.47	293	648.57
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	N.A.	14	34	531	N.A.	0.009	0.07	1.22	N.A.	142.85	1461.76	3692.85
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	N.A.	482	685	2706	N.A.	0.25	0.35	1.41	N.A.	42.11	295.03	461.41
6.	ಸಿ. ವಿ.		120.90	104.15	13,59								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಕೋಷ್ಟಕ : 4. 27

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಬ್ರಾಡಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಪ್ರ. 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ.)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀಗಿರುವ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ.			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-2000	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-1900	1970-1980	1980-1990	1990-2000	1970-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	N.A.	363	451	699	N.A.	0.79	0.98	1.58	N.A.	24.24	54.98	92.56
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	N.A.	N.A.	N.A.	690	N.A.	N.A.	N.A.	1.26	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	N.A.	105	200	786	N.A.	0.21	0.41	1.58	N.A.	90.47	293	648.57
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	N.A.	14	34	531	N.A.	0.009	0.07	1.22	N.A.	142.85	1461.76	3692.85
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	N.A.	482	685	2706	N.A.	0.25	0.35	1.41	N.A.	42.11	295.03	461.41
6.	ಸಿ. ವಿ.		120.90	104.15	13,59								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಶೇ. 92.56 ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇ. 648.57 ಮತ್ತು ಶೇ. 3692.85 ರಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ. ಈ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅಷ್ಟೇನೂ ಉತ್ತಮಕರವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.28 ರಲ್ಲಿ 1979-80, 1989-90 ಮತ್ತು 1999-2000 ರ ಮೂರು ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರದ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಸಿ. ವಿ. ಯ ಮುಖಾಂತರ ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಅಂತರದ ಅಸಮಾನತೆಗಳು 1979-80 ರಿಂದ 1999-2000 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.28 ರಲ್ಲಿಯೇ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿರುವ ಒಟ್ಟು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ವಿವಿದ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 1979-80 ಕ್ಕೆ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ 363 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳು. ಅದರಲ್ಲಿ ಶೇ. 32.50 ರಷ್ಟು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ಶೇ. 31 ರಷ್ಟು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದೆ. 1989-90 ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಶೇ. 45.67 ರಷ್ಟು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯೊಂದರಲ್ಲಿಯೇ ಇದೆ. ಈ ಎರಡು ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 14 ರಷ್ಟು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ ರಾಯಚೂರು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. 1999-2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಒಟ್ಟು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ 699 ಕಿ. ಮೀ.ಗಳಿದ್ದು ಇವರಲ್ಲಿ ಶೇ 41.34 ರಷ್ಟು ಹೊಂದಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಶೇ. 32.18 ರಷ್ಟು ಪಡೆದು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ

ಕೋಷ್ಟಕ : 4. 28

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅದರ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ನಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ.)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀಗಿರುವ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ.			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-2000	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-1900	1970-1980	1980-1990	1990-2000	1970-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	N.A.	115	115	289	N.A.	1.16	1.16	3.43	N.A.	0	151.30	151.30
2.	ಬೀದರ್	N.A.	79	79	79	N.A.	1.45	1.45	1.45	N.A.	0	0	0
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	N.A.	118	206	225	N.A.	0.72	1.26	1.38	N.A.	74.57	9.22	90.67
4.	ರಾಯಚೂರು	N.A.	51	51	106	N.A.	0.36	0.36	0.75	N.A.	0	107.84	107.84
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	N.A.	363	451	699	N.A.	0.79	0.98	1.58	N.A.	24.24	54.98	92.56
6.	ಸಿ. ವಿ.		30.42	51.81	49.12								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಜಿಲ್ಲೆ ದ್ವಿತಿಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾದ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆ ಶೇ. 11.30 ರಷ್ಟು ಒಟ್ಟು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ.

ಆದರೆ 1979-80 ರಿಂದ 1989-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಕುರಿತಂತೆ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯು 1.45 ಕಿ. ಮೀ. ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ 0.36 ಕಿ. ಮೀ. ಹೊಂದಿ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಇದು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1999-2000 ಕ್ಕೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ 3.43 ಕಿ. ಮೀ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯು ಹೈದ್ರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ.

ಕೋಷ್ಠಕ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಯುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಕೋ-ಎಫಿಸಿಯೆಂಟ್ ವೇರಿಯೇಷನ್ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಹಾಕಲಾಗಿದೆ. 1980-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದ್ದು ಮುಂದೆ 1999-2000 ರಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿದ್ದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

4.7(iii). ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ :

ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯು ಒಟ್ಟು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್, ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ ಹಾಗೂ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಅದರ ನಾಲ್ಕು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 4.29 ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1969-70, 1979-80 ಮತ್ತು 1989-90 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು

ಕೋಷ್ಟಕ : 4. 29

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟುರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅದರ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ವಿಭಾಗಗಳು	ಒಟ್ಟುರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಒಟ್ಟುರೈಲ್ವೆ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ.)				ಒಟ್ಟುರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-2000	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-1900	1970-1980	1980-1990	1990-2000	1970-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	628 (23%)	634 (22%)	722 (23%)	720 (22%)	1.37	1.39	1.58	1.63	0.95	13.88	-0.27	14.64
2.	ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗ	764 (28%)	789 (27%)	795 (26%)	928 (28%)	1.40	1.44	1.45	1.70	3.27	0.76	16.72	21.46
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	912 (33%)	877 (31%)	935 (30%)	886 (27%)	1.89	1.81	1.93	1.78	-3.83	6.61	-5.24	-2.85
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	435 (16%)	572 (20%)	638 (21%)	736 (23%)	1.00	1.31	1.46	1.69	31.49	11.53	15.35	69.19
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	2739 (100%)	2872 (100%)	3090 (100%)	3270 (100%)	1.42	1.49	1.61	1.70	4.85	7.59	5.82	19.38
6.	ಸಿ. ವಿ.	25.66	16.87	14.11	11.11								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).

2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರನದಲ್ಲಿರುವುದು ಒಟ್ಟುರೈಲ್ವೆಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯ ಶೇಕಡಾ ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಉಳಿದ ಮೂರು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಅತೀ ಹೆಚ್ಚು ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಅದು ರಾಜ್ಯದ ರೈಲ್ವೆ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 33.29, ಶೇ. 30.53 ಮತ್ತು ಶೇ. 30.25 ರಷ್ಟನ್ನು ಹೊಂದಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕದ ಪಾಲು ಶೇ 22.92 ಶೇ. 22.07 ಮತ್ತು ಶೇ. 23.36 ರಷ್ಟು ಇದ್ದು ಇದು ಮೂರನೇಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ ಆಕ್ರಮಿಸಿ ಕೊಂಡರೆ, ನಾಲ್ಕನೇಯ ಸ್ಥಾನವು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ ಹೊಂದಿದೆ. 1999 ಕ್ಕೆ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ 928 ಕಿ. ಮೀ. ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಹಾಗೂ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು 720 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಒಟ್ಟು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನಕ್ಕಿಳಿದಿದೆ.

ಪ್ರತಿ 100 ಚ . ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಕುರಿತಂತೆ, ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ 1969-70 ಮತ್ತು 1979-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಇತರ ಉಳಿದ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ 1989-90 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ 1.58 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಹೊಂದಿ ಎರಡನೇ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದು 1999-2000 ದಲ್ಲಿ ಅದು ಮತ್ತೇ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1970-80 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ರೈಲ್ವೆ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣವು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶ ಶೇ. 0.95 ಹೊಂದಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟ(ಶೇ. 4.85) ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1980-90 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ

ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದ ಏರಿಕೆಯ (ಶೇ. 13.88) ಪ್ರಮಾಣವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

1990-99 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದಾಗ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಋಣಾತ್ಮಕವಾಗಿದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿನ (-0.27%) ಇಳಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ (-5.24%) ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಇದನ್ನು ಉಳಿದ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. 1980-99 ರ ಕಾಲ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ (ಶೇ. 14.64) ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯದ (ಶೇ. 19.38) ಸರಾ ಸರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಮಾರ್ಗಗಳ ರೈಲ್ವೆ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಕೋ- ಎಫಿಸಿಯೆಂಟ್ ವೇರಿಯಷನ್ (ಸಿ. ವಿ) ಬಳಸಲಾಗಿದೆ. 1969-70 ರಲ್ಲಿ ಸಿ. ವಿ. ಮೌಲ್ಯ 25.66 ಆಗಿತ್ತು. 1999-2000 ದಲ್ಲಿ 11.11 ಆಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರದ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಕುಗ್ಗುತ್ತಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.30 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಆಂತರಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳಿವೆ. 1969-70 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಒಟ್ಟು 628 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ 225 ಕಿ. ಮೀ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು 209 ಕಿ. ಮೀ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಂದ್ರಿಕೃತವಾಗಿದ್ದರೆ, ಉಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದರ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1979-80 ರಿಂದ 1999-2000

ಕೋಷ್ಟಕ : 4. 30

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅದರ ಉದ್ದಳತೆ ಮತ್ತು ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಒಟ್ಟುರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಲ್ಲಿ)				ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಒಟ್ಟುರೈಲ್ವೆ ಉದ್ದಳತೆ (ಕಿ. ಮೀ.)				ಒಟ್ಟುರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಪ್ರತಿ ಶತ ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-2000	1969-1970	1979-1980	1989-1990	1999-1900	1970-1980	1980-1990	1990-2000	1970-2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	209 (33.28%)	331 (52.20%)	331 (45.84%)	310 (43.05%)	2.11	3.34	3.34	3.62	58.37	0	-6.34	48.32
2.	ಬೀದರ್	89 (14.17%)	79 (12.46%)	79 (10.94%)	79 (40.97%)	1.63	1.45	1.45	1.45	-11.23	0	0	-11.23
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	225 (35.82%)	118 (18.61%)	206 (28.53%)	225 (31.25%)	1.38	0.72	1.26	1.38	-47.55	74.57	9.22	0
4.	ರಾಯಚೂರು	105 (16.71%)	106 (16.71%)	106 (14.68%)	106 (14.72%)	0.74	0.75	0.75	0.75	0.95	0	0	0.95
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	628 (100%)	634 (100%)	722 (100%)	720 (100%)	1.37	1.39	1.58	1.63	0.95	13.88	-0.27	14.64
6.	ಸಿ. ವಿ.	38.55	63.46	54.81	51.67								

ಮೂಲಗಳು : 1.Statistical Abstract of Karnataka, Director at of Economics and Statistics, Bangalore (1970-1971 and 1980-1981).
2.Karnataka at a Glance Directorate of Economics and Statistics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣದಲ್ಲಿರುವುದು ಒಟ್ಟುರೈಲ್ವೆಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯ ಶೇಕಡಾ ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ರಾಯಚೂರು ಶೇ. 14 ಹೊಂದಿ ಮೂರನೇ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿದ್ದು, ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಶೇ. 10.97 ರಷ್ಟು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಕುರಿತಂತೆ 1969-70 ರಿಂದ 1999-2000 ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ರೈಲು ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ನಂತರದ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಹೊಂದಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.30 ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1970-80 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣವು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಳಿಮುಖ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆ ಹೈದರಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಮವಾಗಿದೆ. ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (1980-90) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ. ನಂತರದ ದಶಕದಲ್ಲಿ (1989-90) ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಉಂಟಾದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅಂದರೆ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಏರಿಕೆ ಅಥವಾ ಇಳಿಕೆ ಉಂಟಾಗಿಲ್ಲ. 1970-2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಉಂಟಾಗಿದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970 ಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ 1980 ರ ಕಾಲಾಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಹಿಗ್ಗಿ 1999-2000 ರ ಕಾಲಾ ಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ.

4.7(iv). ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು :

ಕೋಷ್ಟಕ 4.31 ದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಕುರಿತು ಚಿತ್ರಣವಿದೆ. 1990-2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿರುವ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇವೆ. ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವು ಹೊಂದಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. 1990 ಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಶೇ. 32.47 ರಷ್ಟನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಶೇ. 19.30 ರಷ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. 1999-2000 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವು ಶೇ. 29 ರಷ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಹೊಂದಿ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಶೇ. 18 ರಷ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕುರಿತಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರತಿಕೂಲ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದನ್ನು ಇದರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಹಾಗೂ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರೈಲ್ವೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿದೆ ಎಂಬುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಮತ್ತೇ ಕೋಷ್ಟಕ 4.31 ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1990-2000 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಉಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಹಾಗೂ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿವೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಮಧ್ಯ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವುದು ಇದರಿಂದ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 4.31

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ;

1990-91 ಮತ್ತು 1999-2000

ಅ. ನಂ.	ವಿಭಾಗ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು	
		1989-1990	1999-2000
1	2	3	4
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	72	74
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	92	110
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	121	113
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	85	95
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	373	392
6.	ಬಳ್ಳಾರಿ	24	27
7.	ಬೀದರ್	9	9
8.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	25	23
9.	ರಾಯಚೂರು	14	15
10.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	72	74

ಮೂಲ: Karnataka at a Glance Directorate of Economics & Statastics, Bangalore (1990-91 and 1999-2000).

4.7(v). ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳು :

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಕುರಿತಾದ ಈ ವರೆಗಿನ ವಿವರಣೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ.

1. ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ :

❖ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಹೊಂದಿ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಕೇಂದ್ರಿಕೃತಗೊಂಡಿವೆ.

❖ ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿದೆ.

❖ ನ್ಯಾರೋ ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ಮಿಟರ್ ಗೇಜ್‌ಗಳ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದಳತೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ನಾಲ್ಕು ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಮೊದಲ ದಶಕದಲ್ಲಿ (1980-90) ಕುಗ್ಗಿ ನಂತರದ ದಶಕದಲ್ಲಿ (1990-2000) ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದೆ.

2. ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ :

✡ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಕುರಿತಂತೆ 1998-99 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಇತರ ಎರಡು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

✡ 1980 ರಿಂದ 2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ, ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗದ ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

✡ ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಇರುವ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಇಳಿಮುಖವಾಗುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಅಸಮಾನತೆಗಳು 1980-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದ್ದು ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

3. ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ :

✡ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಕುರಿತಂತೆ ಎರಡು (1970 ಮತ್ತು 1990) ಅವಧಿಗಳ್ಲಿಯೂ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಮೂರನೇ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, 1999-2000 ಕ್ಕೆ ನಾಲ್ಕನೇಯ ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ತಳ್ಳಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಒಟ್ಟು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಕುರಿತಂತೆ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

✡ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ, ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿದೆ. ಯಾವ ದೃಷ್ಟಿ ಕೋನದಿಂದ ನೋಡಿದರು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಕುರಿತಂತೆ

ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಮುಂದುವರಿದಿದೆ.

- ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿಯು ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಮೊದಲು ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ(1970-80) ತೀವ್ರಗೊಂಡು, ಇತ್ತೀಚಿನ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ.

- ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸ್ಥಿತಿ ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಇತ್ತಿಚೀಗೆ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ-5

ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ

ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ

5.1. ಪೀಠಿಕೆ :

ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಂದರೆ ಸುದ್ದಿಗಳ ಸಂಚಾರ ಅಥವಾ ವರ್ಗಾವಣೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕಗಳ ನಡುವಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸವೇನೆಂದರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸರಕು ಮತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಾಗಟವಾದರೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಸುದ್ದಿಗಳ ಸಾಗಾಟವಾಗಿದೆ. ಆಧುನಿಕ ಯುಗದಲ್ಲಿ ಸುದ್ದಿಗಳ ರವಾನೆ ಅಥವಾ ಸಾಗಟ ಕೈಗಾರಿಕೆ, ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಮುಖವಾದ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯವಾಗಿದೆ. ''ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಮತ್ತು ದಕ್ಷತೆಯುಳ್ಳ ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಮೆಟ್ರೊಪಾಲಿಟಿಯನ್ ನಗರಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪ್ರಚೋದನೆ ನೀಡುತ್ತದೆ. ಮುಂದುವರಿದ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವು ನಗರಜೀವನ ಮತ್ತು ಆಧುನಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಣಾಯತ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ'' (ವಿಶಾಖ ಬಾಯನವಾಲ್ ಮತ್ತು ಕೆ. ಎಲ್. ಕುಲಕರ್ಣಿ, 2000 :32). ಇವರು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ದೂರ ಸಂಪರ್ಕವು ನಗರ ಜೀವನದ ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿದೆ. ವಿವಿಧ ಪ್ರಕಾರದ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲಗಳು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾದುವುಗಳೆಂದರೆ, ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ, ದೂರವಾಣಿ, ದೂರ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ರೇಡಿಯೋ, ಟೆಲಿವಿಷನ್, ಪ್ಯಾಕ್ಸ್, ಪೇಜರ್ ಸೇವೆ ಇತ್ಯಾದಿ.

ದೂರಸಂಪರ್ಕ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದಲ್ಲಿನ ಅವಿಷ್ಕಾರದಿಂದಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಿ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಆಗಿವೆ. ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಕೃಷಿ, ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುವ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಮಾನವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ಗಮನಾರ್ಹವಾದ ಅಂಶವಾಗಿದೆ. ಇದರರ್ಥ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳಿಂದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಹಿನ್ನೆಡೆಯಾಗಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕ

ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಾದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸ್ಥಿತಿ ಗತಿಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ನೆಲೆಗಳನ್ನು ತಿಳಿಯುವ ಒಂದು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

1.2. ಅಂಚೆ ಸೇವೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು :

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಯ ಪಾತ್ರ ಪ್ರಮುಖವಾದದ್ದು ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಬೆಳೆದಂತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಹೊಸ ಆವಿಷ್ಕಾರಗಳಾದರೂ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾತ್ರ ತನ್ನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಕಳೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೂ ಆಧುನಿಕತೆಯ ಗಾಳಿ ಸೋಂಕದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಮೂಲೆಗಳಿಗೂ ತನ್ನ ಕಾರ್ಯಜಾಲ ಹೊಂದಿರುವ ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಇತಿಹಾಸ ಬಹಳ ಹಿಂದಿನದು. ಹತ್ತಾರು ಮೈಲುಗಳ ದೂರ ಕಾಲ್ನಡಿಗೆ ಮೂಲಕ ಸಾಗಿ ಅಂಚೆ ತಲುಪಿಸುವವರು, ಅಶ್ವಾರೋಹಿಗಳಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಈ ಅಂಚೆ ವ್ಯಪಸ್ಥೆ ಇಂದು ಕ್ಷಣ ಮಾತ್ರದಲ್ಲಿ ತಲುಪುವ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಸೌಲಭ್ಯದ ತನಕ ಹಲವು ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಂಡಿದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಆಧುನಿಕ ರೀತಿಯ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ 1837 ರಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿತು. ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರ್ಥಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಯಿತು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 9895 ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿವೆ (2000-01), ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳಿವೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ನಾಲ್ಕು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿರುವ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಕುರಿತು ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ಸೌಲಭ್ಯ, ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ, ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿನ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯ ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ

ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು - ಇವುಗಳನ್ನು ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ನಾಲ್ಕು ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳ ಸಾಪೇಕ್ಷ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ.

5.2 (i). ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು :

ಕೋಷ್ಟಕ 5.1 ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ - ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣಗಳನ್ನು ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ನಾಲ್ಕು ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಈ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಪಡೆದಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಒಟ್ಟು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಪಡೆದಿರುವ ಪ್ರಮಾಣ ಅಧಿಕ ಇದೆ. ಉದಹಾರಣೆಗೆ 1970-71 ಕ್ಕೆ ಈ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 17.41 ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಪಡೆದಿದ್ದ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ 19.74. ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಪ್ರಮಾಣ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇ. 18.00 ಮತ್ತು ಶೇ. 19.12 ಆಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಇನ್ನಿತರ ಎರಡು ವಿಭಾಗಳು ತಾವು ಪಡೆದಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿ ಅಂಚೆ - ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಾಲು ಪಡೆದಿವೆ.

ಹಾಗೆಯೇ ಕೋಷ್ಟಕ 5.1 ರಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ 1970-71 ರಿಂದ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಮೂರು ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. 1971-81 ರ ಒಂದು ದಶಕದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾದ ಶೇಕಡವಾರು

ಕೋಷ್ಟಕ 5.1

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಒಟ್ಟು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ.			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1971-1981	1981-1991	1991-2001	1971-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	1625 (19.78%)	1824 (19.53%)	1873 (19.37%)	1892 (19.12%)	12.24	2.68	1.01	16.43
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	2164 (26.36%)	2480 (26.56%)	2569 (26.57%)	2622 (26.49%)	14.60	3.58	2.06	21.16
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	2151 (26.20%)	2473 (26.48%)	2564 (26.52%)	2633 (26.60%)	14.96	3.67	2.69	22.40
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	2268 (27.63%)	2560 (27..41%)	2662 (27.53%)	2748 (27.77%)	12.87	3.98	3.23	21.16
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	8208 (100%)	9337 (100%)	9668 (100%)	9895 (100%)	13.75	3.54	2.34	20.55
6.	ಸಿ.ವಿ.	12.21	12.70	13.09	13.73				

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಾಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಶೇಕಡಾ ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಇತರ ಮೂರು ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. 1971-81 ರ ಒಂದು ದಶಕದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ 1.51 ಅಂಶಗಳಷ್ಟು 1981-91 ರಲ್ಲಿ ಶೇ. 0.86 ಅಂಶಗಳಷ್ಟು ಮತ್ತು 1990-2001 ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 1.33 ಅಂಶಗಳಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. 1971-2001 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು (16.43%) ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ (20.55%) ಇದೆ.

ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-2001 ರಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿವೆ ಎಂಬುವುದನ್ನು ಕಂಡು ಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಪಾಲವನ್ನು ಪಡೆದಿರುವುದು ಕೋಷ್ಟಕ 5.2 ರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಕೆಲವು ಸಂಗತಿಗಳು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತವೆ. 1970-71 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾದ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅದರಂತೆ 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01 ರ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯು ವಿಭಾಗದ ಇನ್ನುಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.2

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಒಟ್ಟು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1971-1981	1981-1991	1991-2001	1971-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	421 (25.90%)	452 (24.78%)	455 (24.29%)	456 (24.10%)	7.36	0.66	0.21	8.31
2.	ಬೀದರ್	245 (15.07%)	287 (15.73 %)	301 (16.07%)	304 (16.06%)	17.14	4.87	0.99	24.08
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	534 (32.86%)	604 (33.11%)	618 (32.99%)	623 (32.92%)	13.10	2.31	0.80	16.66
4.	ರಾಯಚೂರು	425 (26.15%)	481 (26.37%)	499 (26.64%)	509 (26.90%)	13.17	3.74	2.00	19.76
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	1625 (100%)	1824 (100%)	1873 (100%)	1892 (100%)	12.24	2.68	1.01	16.43
6.	ಸಿ. ವಿ.	25.48	24.78	24.23	24.23				

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಾಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಶೇಕಡಾ ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ 1971-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಗಣನೀಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದರೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಈ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1981-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಆದ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ. 4.87 ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇಷ್ಟೊಂದು ಪ್ರಮಾಣದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಟ (ಶೇ. 0.66) ಪ್ರಮಾಣದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. 1991-2000 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾದ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣವು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಉಳಿದ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ. 1971-2001 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಇದು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಇರುವ ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಅಂತರದ ಅಸಮಾನತೆಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ವರೆಗೆ ಕುಗ್ಗಿವೆ, 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರವಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ 1990-91 ರ ಮತ್ತು 1999-2000 ದಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಒಂದೇ ಆಗಿವೆ. ಇದರಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಅಸಮಾನತೆಗಳಿವೆ. ಎಂಬುದು ಎದ್ದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. 1971-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿರೆ, 1991-2001 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಒಟ್ಟು 1971-2001 ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಂಚೆ

ಕಚೇರಿ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಅತ್ಯಧಿಕ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ, ಇನ್ನುಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅದೇ ಪ್ರಮಾಣದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.3 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ, ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ - ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಇಳಿಕೆ/ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

1970-71 ಮತ್ತು 1980-81 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತವು ಸರಾಸರಿ 4000 ಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಇನ್ನುಳಿದ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಅಂದರೆ 1970-71 ಮತ್ತು 1980-81 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಅನುಕೂಲಕರ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಪಡೆದಿತ್ತು. ಆದರೆ 1990-91 ಕ್ಕೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ, ರಾಜ್ಯದ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ, ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ಇನ್ನುಳಿದ ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತ ಪಡೆದಿತ್ತು. ಆದರೆ, 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬೆಳವಣಿಗೇಯು ನಿರಾಶದಾಯಕವಾಗಿದೆ. ಈ ವಿಭಾಗ ಕಳೆದ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮೇಲ್ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, 2000-01 ರ ವೇಳೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ 5015 ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇದ್ದರೆ ಅದು ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ 4981 ಮತ್ತು 4298 ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.3

ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ-ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡವಾರು ಇಳಿಕೆ / ಏರಿಕೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ				ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡ ಇಳಿಕೆ / ಏರಿಕೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1971-1981	1981-1991	1991-2001	1971-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	3140	3481	4166	5017	+10.85	+19.67	+20.42	+59.77
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	3512	3790	4373	4971	+7.91	+15.38	+13.90	+41.54
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	4281	4960	5990	7005	+15.86	+20.76	+17.04	63.62
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	3258	3563	3974	4280	+9.36	+11.53	+8.15	+31.36
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	3569	3977	4652	5329	11.43	16.97	14.78	49.31

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಾಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಮತ್ತೇ ಕೋಷ್ಟಕ 5.3 ರಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ, 1970-71, 1980-81 ಮತ್ತು 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾದ ಅನುಪಾತ ಪ್ರಮಾಣವು ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ 1991-2001 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತವು ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ನಡುವೆ ಅಂತರಗಳು ಕಾಣಿಸಿಕೊಂಡಿವೆ.

1971 ರಿಂದ 2001 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಮಧ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಳವಾದ ಅನುಪಾತವು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಬೆಳಗಾಂವ, ಮೈಸೂರ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 31.36 ರಷ್ಟು ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅದು ಶೇ. 59.77 ಇದೆ. ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಹಿಗ್ಗುತ್ತಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.4 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತವೆ. 1970-71 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಇತರ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತ ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆ

ಕೋಷ್ಟಕ 5.4

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಈ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಇಳಿಕೆ/ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ				ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡ ಇಳಿಕೆ / ಏರಿಕೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1971-1981	1981-1991	1991-2001	1971-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	2667	3294	3640	4441	+23.50	+10.50	+22.00	+66.51
2.	ಬೀದರ್	3364	3470	4172	4939	+3.15	+20.11	+18.38	+46.81
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	3257	3445	4178	5015	+5.77	+21.27	+20.03	+53.97
4.	ರಾಯಚೂರು	3331	3709	4629	5583	+11.34	+24.80	+20.60	+67.60
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	3140	3481	4166	5018	+10.85	+19.67	+20.45	+59.80

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಾಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಹೊಂದಿರುವುದನ್ನು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರಾದೇಶಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಿದೆ.

1980-81 ಕ್ಕೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತ ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೀದರ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತವು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಉಳಿದ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1990-91 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತವು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತವು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ 3640, ಆದರೆ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅದು 4629. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಇದರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ - ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತವು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

2000-01 ಕ್ಕೆ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ಅಂಚೆ - ಕಚೇರಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತ ಹೊಂದಿದೆ. 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಅದರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದು ಅನುಕೂಲಕರ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. 2000-01 ಕ್ಕೆ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಅದರ ಇತರ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಅನುಪಾತವು ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.4 ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1971-2001 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಮತ್ತು ಅದರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1971-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾದ ಅನುಪಾತದ ಪ್ರಮಾಣವು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಮತ್ತು ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಾದ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಾದ ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಈ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾದ ಅನುಪಾತದ ಪ್ರಮಾಣವು ಬೀದರ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದೆ. ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದರೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ.

1991-2001 ರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಮತ್ತು ಅದರ ಉಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1971-2001 ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಉಂಟಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯೇ ಅತ್ಯಂತ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ, ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೂರು ದಶಕಗಳಲ್ಲಿಯ ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಏರುತ್ತಿರುವುದು ವಿಷಾದಕರ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ. ಇದು ಕಾರಣ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಇದ್ದು ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5. 5. ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯು ಹಿಗ್ಗುತ್ತದೆಯೋ ಅಥವಾ ಕುಗ್ಗುತ್ತಿದೆಯೋ ಎಂಬುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1970-71 ಕ್ಕೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ಸಂಖ್ಯೆಯು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1980-81 ಮತ್ತು 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01 ರಲ್ಲಿಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯು, 1970-71 ರಲ್ಲಿದ್ದ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಭಿನ್ನತೆಯೇನು ಕಂಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. 1970-71 ರಿಂದ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಇದರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವದೇನೆಂದರೆ ಭೌಗೋಳಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ-ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 5.5 ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗಿವೆ. ಆದರೆ 2001 ಇಳಿಮುಖವಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.5

ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ.ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001
1	2	3	4	5	6
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	3.56	4.00	4.10	4.28
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	3.96	4.54	4.71	4.80
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	4.45	5.12	5.31	5.25
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	5.20	5.88	6.12	6.32
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	4.27	4.86	5.04	5.15
6.	ಸಿ. ವಿ.	14.23	14.29	14.75	14.30

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಾಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.6 ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1970-71 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.6

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯ ಸಂಖ್ಯೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು			
		1970-71	1980-81	1990-91	1999-2000
1	2	3	4	5	6
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	4.25	4.57	4.60	5.41
2.	ಬೀದರ್	4.49	5.26	5.52	5.58
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	3.29	3.72	3.80	3.83
4.	ರಾಯಚೂರು	3.03	3.43	3.55	3.63
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	3.56	4.00	4.10	4.28

ಮೂಲ: ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01 ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 1999-2000 ದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಹೊಂದಿದ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಬದಲಾವಣೆ ಉಂಟಾಗಿಲ್ಲ. 1971-2001 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ

ಕಚೇರಿಗಳ ಕುರಿತಂತೆ ಬೀದರ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಅನುಕ್ರವಾಗಿ ಪ್ರಥಮ ಮತ್ತು ದ್ವಿತೀಯ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನ ಹೊಂದಿದೆ.

5.2 (ii). ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಯೋಜನೆ :

ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯು ಬಂಡವಾಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆಯಾದರೆ, ಬಂಡವಾಳದ ನಿರ್ಮಾಣವು ಉಳಿತಾಯದ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆಯಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಉಳಿತಾಯವು ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯವು ಮೂರು ಮೂಲಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹವಾಗುತ್ತದೆ. 1) ಗೃಹ ವಲಯ, 2) ಖಾಸಗಿ ಕಾರ್ಪೋರೇಟ್ ವಲಯ ಮತ್ತು 3) ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಲಯ. ಈ ಮೂರು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಉಳಿತಾಯಕ್ಕೆ ಗೃಹ ವಲಯದ ಕೊಡುಗೆ ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಅದು ಶೇಕಡ 70 ಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಯೋಜನೆಯು ಗೃಹ ವಲಯದ ಉಳಿತಾಯದ ಒಂದು ಭಾಗ. ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಇದ್ದು ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ರಾಷ್ಟ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯವನ್ನು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಮೂಲಕ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾದ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.7 ರಲ್ಲಿ 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅದರಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗುವ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗಿ ಕೇವಲ 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01 ರ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದಲ್ಲಿನ ವಿಭಾಗವಾರು ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 5.7

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದದ ಪ್ರಮಾಣ		1990-91, 2000-01 ರಲ್ಲಿಯಾದ ಬದಲಾವಣೆ
		1990-1991	2000-2001	1991-2001
1	2	3	4	5
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	10703 (13.24%)	31455 (8.39%)	193.88
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	17238 (21.32%)	73637 (19.64%)	327.17
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	33425 (41. 35%)	180 614 (48.18%)	440.35
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	19450 (24.06%)	89094 (23.77%)	380.06
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	80816 (100%)	374.800 (100%)	363.76
6.	ಸಿ. ವಿ.	40.99	58.09	

ಮೂಲ : ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಲಾಟರಿ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ, ಬೆಂಗಳೂರು. (1990-91 ಮತ್ತು 2000-01)

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1990-91 ರಿಂದ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶವು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಎರಡು ಅವಧಿಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದಾಗ ತಿಳಿದು ಬರುವ ಸಂಗತಿಯೆಂದರೆ, ಒಟ್ಟು ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾದ ಪಾಲು ಕಡಿಮೆಯಾಗುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, 1990-91 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು ಶೇ. 13.24 ರಷ್ಟು ಇತ್ತು. ಅದು 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಶೇ. 8.39 ರಷ್ಟು ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

1990-91 ರಿಂದ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅಂದರೆ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪವಾಗಿಲ್ಲ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಏರಿಕೆಯು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಅತ್ಯಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿನ ಬಡತನ, ಅಂಚೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಕೊರತೆ ಮತ್ತು ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗ ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಕಡಿಮೆ ಉಳಿತಾಯವು ಈ ವಿಭಾಗದ ಬಡತನದ ಪ್ರತಿಕವಾಗಿದೆ.

ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವಿಭಾಗವಾರು ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಇವೆ. ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1990-91 ರಿಂದ 2000-01 ರಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯ ಕುರಿತಂತೆ ವಿಭಾಗವಾರು ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಇರುವಂತೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಇರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 5.8 ರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಈ ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅದರಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. 1990-91 ರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಪಾಲು (ಶೇ. 33. 81) ಪಡೆದು ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕಡಿಮೆ (ಶೇ. 8.85%) ಪಾಲು ಪಡೆದು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇ. 31.04 ರಷ್ಟು ಮತ್ತು ಶೇ. 26.30% ರಷ್ಟು ಪಾಲು ಪಡೆದು ದ್ವಿತೀಯ ಮತ್ತು ತೃತೀಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿವೆ. ಆದರೆ ಇದೇ ಸ್ಥಿತಿಯು 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿದಿಲ್ಲ. 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಪಾಲು ಹೊಂದಿ ದ್ವಿತೀಯ ಸ್ಥಾನದಿಂದ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಏರಿದರೆ, ಮೊದಲ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಇತ್ತಿಚಿಗೆ ಎರಡನೇಯ ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿಲ್ಲ.

ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರ ಶೇ. 138.21 ಇದ್ದು ಇದು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಮತ್ತು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಅತ್ಯಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ (ಶೇ.359.51) ದರವು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ದರವು ವಿಭಾಗ ಮಟ್ಟದ ದರಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯಕ್ಕೆ ಕುರಿತಂತೆ ಸುಧಾರಣೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 5.8

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದದ ಪ್ರಮಾಣ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)		1990-91, 2000-01 ರಲ್ಲಿಯಾದ ಬದಲಾವಣೆ
		1990-1991	2000-2001	1991-2001
1	2	3	4	5
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	2815 (26.30%)	8362 (26.58%)	197.05
2.	ಬೀದರ್	946 (8.83%)	4347 (13.81%)	359.51
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	3323 (31.04%)	10125 (32.18%)	204 .69
4.	ರಾಯಚೂರು	3619 (33.81%)	8621 (27.40%)	138.21
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	10703 (100%)	31455 (100%)	193.88
6.	ಸಿ. ವಿ.	38.83	27.20	

ಮೂಲ : ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಲಾಟರಿ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ, ಬೆಂಗಳೂರು. (1990-91 ಮತ್ತು 2000-01)

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಅಂತರ 1990-91 ರಿಂದ 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ.

5.3. ಪ್ರಧಾನ ಅಂಶಗಳು :

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಅಂಚೆ - ಕಚೇರಿ ಕುರಿತಾದ ಈವರೆಗಿನ ಚರ್ಚೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ.

1. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಅಂಚೆ - ಕಚೇರಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಕೆಲ ಸೂಚಿಗಳಲ್ಲಿ (ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಬೆಳವಣಿಗೆ, ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ) ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಾ. ಹಲವು ಸೂಚಿಗಳಲ್ಲಿ (ಅಂಚೆ - ಕಚೇರಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತ) ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ.
2. ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ 1970-71 ರಿಂದ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು ಉತ್ತಮವಾಗಿಲ್ಲ. ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

   ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕುರಿತಂತೆ 1970-71 ರಿಂದ 1999-2000 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಡುವಿನ ಅಂತರಗಳು ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರಗಳು ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ - ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿ, 1999-2000 ಕ್ಕೆ ಸ್ಥಿರವಾಗಿದೆ.

3. ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತ ಕುರಿತಂತೆ 1970-71 ಮತ್ತು 1980-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅನುಕೂಲಕರ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (1990-91 ಮತ್ತು 1999-2000) ಪ್ರತಿ ಕೂಲ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. 1970-71 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಇತರೆ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಒತ್ತಡವಿದೆ.

4. ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಭೌಗೋಳಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡು 1999-2000 ಕ್ಕೆ ಕುಗ್ಗಿವೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಭೌಗೋಳಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಇರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇತರ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ - ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯು ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 1970-71 ರಿಂದ 1990-1991 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ.

5. ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪ್ರಮಾಣ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ 1990-91 ರಲ್ಲಿ

ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದರೆ, 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪಾಲು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

6. ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ದರ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

7. ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕೆ ಕುರಿತಂತೆ 1990-91 ರಿಂದ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ನಡುವೆ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗಿವೆ.

5.4. ದೂರವಾಣಿಗಳು :

ಕಳೆದ ಕೆಲವು ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಲಾಯಿತದಾರೂ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಸುಧಾರಿಸಲು ಕಾರಣವಾದದ್ದು ದೂರ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದಾಗಿ 1) ದೂರವಾಣಿ, 2) ಟೆಲೆಕ್ಸ್ ಸೇವೆ, 3) ಟೆಲಿಗ್ರಾಂ, 4) ರೇಡಿಯೋ ಮತ್ತು ಟೆಲಿವಿಷನ್, 5) ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್ ಮುಂತಾದ ಸೇವೆಗಳು ದೂರ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಂಡಿವೆ. ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನವು ದೂರವಾಣಿಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

1875 ರಲ್ಲಿ ಗ್ರಹಾಂಬೆಲ್ ದೂರವಾಣಿಯನ್ನು ಸಂಶೋಧಿಸಿದ ನಂತರ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಕ್ರಾಂತಿಯೇ ಸಂಭವಿಸಿತು. ದೂರವಾಣಿಗಳ ಆಧುನಿಕತೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಹಾಗೂ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಕೈಗಾರಿಕರಣ ಮತ್ತು ನಾಗರೀಕರಣದ ಸೂಚಿಯಾಗಿದೆ.

ಇಷ್ಟೊಂದು ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿರುವ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಮಾನವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಅದರ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ನೆಲೆಗಳನ್ನು ತಿಳಿಯುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.9 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಯ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇವೆ. 1970-71 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 4354 ಆಗಿದ್ದು, ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 6. 80 ಆಗಿದೆ. 1980-81 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 6.53 ರಷ್ಟನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ 1990-91 ರ ವೇಳೆಗೆ ಶೇ. 7.14 ರಷ್ಟು ಮತ್ತು 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಶೇ. 8.27 ರಷ್ಟು ದೂರವಾಣಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಆದರೆ, 1980-81 ರಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪ್ರಮಾಣವು ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ ನಡೆದಿದೆ. 2000-01 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ (2001 ರ ಜನಗಣತಿ ಪ್ರಕಾರ) ಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣವು ಶೇ. 34.95 ಮತ್ತು ಶೇ. 22.30 ಕ್ಕಿಂತ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣವು (ಶೇ. 49.02 ಮತ್ತು ಶೇ. 29.89) ಅಧಿಕ ಇದೆ. ಉಳಿದೆರೆಡು ವಿಭಾಗಗಳಾದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣವು (ಶೇ. 18.00 ಮತ್ತು ಶೇ. 24.71) ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ

ಕೋಷ್ಟಕ 5.9

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ಪ್ರತಿಶತ ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1971-1981	1981-1991	1991 - 2001	1971-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	4354 (6.80%)	9349 (6.53%)	23900 (7.14%)	186775 (8.27%)	114.72	155.64	681.48	4189.73
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	11692 (18.28%)	23562 (16.47%)	55000 (16.43%)	402131 (17.82%)	101.52	133.42	631.14	3339.36
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	34238 (53.54%)	77343 (54.08%)	171400 (51.21%)	1106273 (24.87%)	125.89	121.61	545.43	3131.12
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	13656 (21.35%)	32739 (22.89%)	84400 (25.21%)	561376 (24.87%)	139.74	157.79	565.13	4010.83
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	63940 (100%)	142993 (100%)	334700 (100%)	2256555 (100%)	123.63	134.06	574.20	3429.17
6.	ಸಿ.ವಿ.	69.40	71.06	65.70	61.40				

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಾಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

(ಶೇ. 8.27 ಮತ್ತು ಶೇ. 17.82) ಅಧಿಕವಿದೆ. ಅಂದರೆ ಈ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಇಲ್ಲವೆಂಬುದು ಇದರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.9 ರಲ್ಲಿಯೇ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. 1971-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆಯಿದ್ದರೆ 1981-91 ರ ಕಾಲಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾಂವ, ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ 1991-2001 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಇದೊಂದು ಸ್ವಾಗತಕರವಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗಿದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಕೊರತೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ ರಾಜ್ಯದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ವಿವಿಧ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾದ ಶೇಕಡವಾರು ಹೆಚ್ಚಳವು, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿದ್ದು ಇದು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1980-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡು 1991-2001 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಪಾಲನ್ನು ಪಡೆದಿರುವುದು ಕೋಷ್ಟಕ 5.10 ರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪ್ರಮಾಣವು ವಿಭಾಗದ ಆಯಾ ವರ್ಷದ ಜನಗಣತಿಯಂತೆ (1971, 1981, 1991 ಮತ್ತು 2001 ಜನಗಣತಿ) ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಈ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸೌಲಭ್ಯ ಇಲ್ಲದಿರುವುದು ಇದರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.10 ರಲ್ಲಿಯೇ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿಯಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ 1971-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಗಣನೀಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದರೆ 1981-91 ರಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅಲ್ಲದೇ 1991-2001 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ 1971-2001 ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಾದ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣ ಶೇ. 6132.93 ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಯಾವ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಇಷ್ಟೊಂದು ಪ್ರಮಾಣದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 5.10

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ.			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1971-1981	1981-1991	1991 - 2001	1971-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	1616 (37.11%)	3683 (39.39%)	7100 (29.70%)	54924 (29.40%)	127.90	92.77	673.57	3298.76
2.	ಬೀದರ್	416 (9.55%)	818 (8.74%)	3600 (15.06%)	25929 (13.88%)	96.63	340.09	620.25	6132.93
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	1353 (31.07%)	2332 (24.94%)	7500 (31.38%)	56679 (30.34%)	72.35	221.61	655.72	4089.13
4.	ರಾಯಚೂರು	969 (22.25%)	2516 (26.91%)	5700 (23.84%)	49243 (26.36%)	159.64	126.55	763.9	4981.83
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	4354 (100%)	9349 (100%)	23900 (100%)	186775 (100%)	114.72	155.64	681.48	4189.73
6.	ಸಿ. ವಿ.	41.46	43.58	25.52	28.84				

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಾಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿಯ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ - ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಇರುವ ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಅಂತರದ ಅಸಮಾನತೆಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1980-81 ರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತರಣೆಯಾಗಿ, 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ 2000-2001 ರಲ್ಲಿ ಈ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಮತ್ತೇ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 5.11 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ, ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಉಳಿದ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತ್ತಿರಿಕ್ತವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

1971-2001 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. 1971-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಇತರೆ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕವಿರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 5.11 ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. 1991-2001 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಇಳಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು, ಇತರೆ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಇದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮತೋಲನ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.11

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿಯ ಏರಿಕೆ/ ಇಳಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ.				ಶೇಕಡವಾರು ಇಳಿಕೆ / ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1971-1981	1981-1991	1991 - 2001	1971-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	1172	679	327	51	-42.06	-51.84	-84.40	-95.64
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	650	398	204	32	-38.76	-48.74	-84.31	-95.07
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	269	159	90	17	-40.89	-43.39	-81.11	93.68
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	541	279	123	21	-48.42	-55.91	-82.92	-96.11
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	458	260	134	23	-43.23	-48.46	-82.83	-94.97

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ.1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಾಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.12 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಯಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೀದರ್, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು, ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತ ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಅಧಿಕ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ (1971-2001) ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿ ಉತ್ತಮವಾಗಿದೆ.

ಹಾಗೂ ಕೋಷ್ಟಕ 5.12 ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. 1971-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತದ ಇಳಿಕೆಯು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಇತರ ಜಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದರೆ, 1981-91 ರಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ, ದೂರವಾಣಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಇಳಿಕೆಯು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1991-2001 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ದೂರವಾಣಿ - ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಇಳಿಕೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣವು ಇಳಿಕೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ : 5.12

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿ - ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತ ಮತ್ತು ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿನ ಇಳಿಕೆ/ಏರಿಕೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ				ಶೇಕಡವಾರು ಇಳಿಕೆ/ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1971-1981	1981-1991	1991 - 2001	1971-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	695	404	233	37	-41.87	-42.32	-84.12	-94.67
2.	ಬೀದರ್	1981	1218	349	58	-38.51	-71.34	-83.38	-97.07
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	1285	892	344	55	-30.58	-61.43	-84.01	-95.71
4.	ರಾಯಚೂರು	1461	709	405	58	-51.47	-42.87	-85.67	-96.03
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	1172	679	327	51	-42.06	-51.84	-84.40	-95.64

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಾಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.13 ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಪ್ರಮಾಣವು ತೋರಿಸಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ 1980-81 ರ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಕೊರತೆಯಿಂದ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಹತ್ತಿರದ ಮತ್ತು ಪೂರಕವಾದ 1983-84 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಂಡ ನಾಲ್ಕು ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿಯೂ, ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಿಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಈ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಯಲ್ಲಿಯೂ, ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಪಡೆದಿರುವ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಉದಾಹರಣಗೆ 1971 ಕ್ಕೆ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಪಡೆದಿದ್ದ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ಕೇವಲ 12.5. ಈ ಪ್ರಮಾಣ 1999 ಕ್ಕೆ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇ. 18.00 ಮತ್ತು ಶೇ. 17.62 ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಳಲ್ಲಿದೆ. ಈ ವಿಭಾಗಗಳು ತಾವು ಪಡೆದಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.13 ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ, ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಕೋಷ್ಟಕ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ನಾಲ್ಕು ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಸೂಚಿಯಿಂದ ನೋಡಿದರು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಹಿಂದುಳಿದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.13

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ.				ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1970-1971	1980-1981	1990 - 1991	2000-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	36 (12.5%)	90 (9.53%)	259 (15.87%)	434 (13.37%)	0.78	1.97	5.68	9.83
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	96 (33.33%)	239 (25.3%)	418 (25.62%)	663 (26.54%)	1.76	4.38	7.66	12.16
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	66 (22.9%)	243 (25.74%)	435 (26.67%)	691 (27.66%)	1.36	5.03	9.01	13.90
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	90 (31.25%)	372 (39.40%)	519 (31.82%)	710 (28.42%)	2.07	8.55	11.93	16.33
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	288 (100%)	944 (100%)	1631 (100%)	2498 (100%)	1.50	4.92	8.50	13.02
6.	ಸಿ. ವಿ.	32.80	42.30	23.05	17.46				

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಾಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾನವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1983-84 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡು ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 5.14 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಭೌಗೋಳಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಇರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ (1983-84 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ) ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆ ಉಳಿದೆಲ್ಲ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದರೆ, ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆ ಉಳಿದೆಲ್ಲ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಕಾರಣ, ವಿಭಾಗದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯೇ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತೀರ್ಣದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಉಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ದೊಡ್ಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಶೇಕಡಾ ಪ್ರಮಾಣ ಮೊದಲ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ (1970-71, 1983-84) ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು ನಂತರದ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ (1990-91, 2000-2001) ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದೆ. ಆದರೆ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ಮೊದಲ ಅಪಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡು ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. 1970-71 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು (1970-71 ರ ಜನಗಣತೆಯ ಪ್ರಕಾರ) ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಅಧಿಕ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಯಾದ ರಾಯಚೂರು 1983-1984 ರಲ್ಲಿ (1981 ರ ಜನಗಣತೆಯ ಪ್ರಕಾರ) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಈ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಅಧಿಕ. 1990 - 91 ಮತ್ತು 2000 - 2001 ರ

ಕೋಷ್ಟಕ : 5.14

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1970-1971	1980-1981	1990 - 1991	2000-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	11 (30.55%)	18 (20%)	61 (23.55%)	109 (25.11%)	1.11	1.82	6.17	12.94
2.	ಬೀದರ್	3 (8.33%)	14 (15.55%)	49 (18.91%)	71 (16.35%)	0.55	2.56	8.99	13.03
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	13 (36.11%)	27 (30%)	91 (35.13%)	142 (32.71%)	0.80	1.66	5.60	8.75
4.	ರಾಯಚೂರು	9 (25%)	31 (34.44%)	58 (22.39%)	112 (25.80%)	0.64	2.21	4.13	7.99
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	36 (100%)	90 (100%)	259 (100%)	434 (100%)	0.78	1.91	5.68	9.83
6.	ಸಿ. ವಿ.	41.57	30.22	24.37	25.45				

ಮೂಲ : ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ನೋಟ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಖ್ಯಿಕ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಾಯ, ಬೆಂಗಳೂರು.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾನವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ (ಕ್ರಮವಾಗಿ 1991 ಮತ್ತು 2001 ಜನಗಣತಿ ಪ್ರಕಾರ) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಅಧಿಕ. ಅಂದರೆ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶವಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ, 5.14 ರಲ್ಲಿಯೇ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1971 ಕ್ಕೆ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ, ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಭೌಗೋಳಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಇರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಉಳಿದೆರಡು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದರೆ, 1983-84 ಕ್ಕೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಉಳಿದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇವೆ. ಆದರೆ 1991 ಮತ್ತು 2001 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ವಿಭಾಗದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಮೊದಲ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (1970-71) ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದರೆ, 1983-84 ರಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗಿವೆ. ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (2000-01) ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಅಧಿಕ. ಹೀಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಈ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಕೋ ಎಫಿಸಿಯೆಂಟ್ ಆಫ್ ವೆರಿಯೇಷನ್

ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಹಾಕಲಾಗಿದೆ. ಕೊಷ್ಟಕ 5.12 ತಿಳಿಸುವಂತೆ, ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಅಂತರದ ಅಸಮಾನತೆಗಳು 1970-71, 1983-84 ಮತ್ತು 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ, 1999-2000 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಗೊಂಡಿವೆ.

5.5. ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳು :

ಈ ವರೆಗಿನ ಚರ್ಚೆಯಿಂದ ಈ ಕೆಳಗಿನ ನಿರ್ಣಾಯಕ ಅಂಶಗಳು ಕಂಡು ಬಂದಿವೆ.

1. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯದ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪ್ರಮಾಣ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

   ದೂರವಾಣಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ (1991-2001) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವು ಉಳಿದೆಲ್ಲ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

   ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಮೊದಲ ದಶಕದಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡು (1971-81) ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

2. ದೂರವಾಣಿಗಳು ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಪಾತ ಕುರಿತಂತೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ, ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಉಳಿದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ - ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

1971-2001 ರ ಕಾಲಾಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿಯ ಇಳಿಕೆಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾಂವ, ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಇಳಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

3. ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಶೇಕಡವಾರು ಪಾಲು ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಪಾಲು ಪಡೆದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ.ಗೆ ಇರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ, ಅಧ್ಯಯನದ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ (1990-91 ಮತ್ತು 2000-01) ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1983-84 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡು ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ -6

ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ

ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ

6.1. ಪೀಠಿಕೆ :

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಬೇಕಾಗುವ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಸೌಕರ್ಯವಾಗಿದೆ. ಒಂದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಳಸುವ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಪ್ರಮಾಣವು ಆ ದೇಶದ ಮಹತ್ವದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸೂಚಿಯಾಗಿದೆ. ಹೆಚ್ಚು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಸುವ ದೇಶ ಮುಂದುವರಿದ ದೇಶವೆಂತಲೂ, ಕಡಿಮೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಸುವ ದೇಶ ಹಿಂದುಳಿದ ದೇಶವೆಂತಲೂ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸೂಚಕವಾಗಿದೆ. ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿ ಹಾಗೂ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ ನಡುವೆ ನಿಕಟ ಸಂಬಂಧವಿದೆ.

ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ ಇಲ್ಲದೇ ಆಧುನಿಕ ಜಗತ್ತಿನ ಯಾವ ರಾಷ್ಟ್ರವು ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕೊರತೆ ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿರುವ ಅನೇಕ ದೇಶಗಳು ಇಂದು ಹಿಂದುಳಿದ ದೇಶಗಳಾಗಿವೆ. ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಭಾರತ ಹಿಂದುಳಿದರುವಿಕೆಗೂ ವಿದ್ಯುತ್ ಕೊರತೆಯು ಒಂದು ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ತ್ವರಿತ ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಲು ಭಾರತ ಸರಕಾರವು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡುತ್ತಿರುವುದು ಒಂದು ಗಮನಾರ್ಹ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರದ ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವಹಿಸುವ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಅದು ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು ಮೂರು ವಿಧವಾಗಿ ಉತ್ಪಾದಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಔಷ್ಣೀಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ, ಜಲ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಅಣುಶಕ್ತಿ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು ಉತ್ಪಾದಿಸಲು ಅನುಕೂಲಕರವಾದ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಜಲಪಾತಗಳು ಲಭ್ಯವಿರುವುದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಕಾವೇರಿ ನದಿಯ ಶಿಂಷಾ, ಶಿವನಸಮುದ್ರ, ಭದ್ರಾ, ಶರಾವತಿಯ ಮಹಾತ್ಮ

ಮಹಾತ್ಮಾ ಗಾಂಧಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕಾರ್ಯಾಗಾರಗಳು, ಜೋಗ, ತುಂಗಭದ್ರಾ ಡ್ಯಾಮ್, ಕಾಳಿ ನದಿ ಸ್ಟೆಜ್ -1 ಇವು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಜಲವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದಿಸುವ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಇವುಗಳಲ್ಲದೇ ಔಷ್ಣೀಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಅಣು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿವೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, ರಾಯಚೂರು ಥರ್ಮಲ್ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದನಾ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ಕೈಗಾ ಅಣು ಶಕ್ತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು. 2000-2001 ರ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿನ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ ಉತ್ಪಾದಿತವಾದ 21985 ದ. ಲ. ಯೂನಿಟ್ಟಗಳು.

ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ತ್ವರಿತಗತಿಯ ಏರಿಕೆ, ಕೈಗಾರೀಕರಣ, ವ್ಯವಸಾಯ ಮತ್ತು ಇತರ ಆರ್ಥಿಕ ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಗತಿಯ ಫಲವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬೇಡಿಕೆ ಇದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಥರ್ಮಲ್ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕೇಂದ್ರ, ಜಲವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ಅಣು ಶಕ್ತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ಉತ್ಪಾದಿಸುವ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ರಾಜ್ಯದ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಪೂರೈಸುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯವು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕೊರತೆಯನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತದೆ. ''ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಕೊರತೆಯ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಹಿನ್ನೆಡೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ'' (ಕೆ. ಗಾಯತ್ರಿ, 1997 : 205). ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯ ಸೂಚಿಯಾದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಈ ಅಧ್ಯಾಯದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಇರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ.

6.2. ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು :

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರಸರಣ ನಿಗಮವು ಪಟ್ಟಣ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಗಳ ವಿದ್ಯುದೀಕರಣಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ನೀಡಿವೆ. 1991 ರ ಜನಗಣತಿಯ ಪ್ರಕಾರ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು 27,066 ಗ್ರಾಮಗಳು ಮತ್ತು 254 ಪಟ್ಟಣಗಳಿದ್ದು, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಜನವಸತಿ ಇರುವ 26751 ಕಂದಾಯ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ವಿದ್ಯುತ್

ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಕೊಷ್ಟಕ 6.1 ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ಹಾಗೂ ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿ ಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ.

ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ 30 ವರ್ಷಗಳ (1991 - 2001) ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವದಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು ಪ್ರತಿ ಶತ 15 ಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಿಬೇಕಾದ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಗತಿಯೆಂದರೆ 1980-81 ರಿಂದ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳು ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿಲ್ಲ.

ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳು ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರಸುತ್ತವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಕೋಷ್ಟಕ 6.1 ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು 1970-71 ರಲ್ಲಿ (1971 ರ ಜನಗಣತಿಯಂತೆ) ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಸರಾಸರಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಪ್ರತಿಶತ 30.18 ರಷ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ

ಕೋಷ್ಟಕ 6.1

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯಪಡೆದ ಗ್ರಾಮಗಳು ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು				ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮಗಳು ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು.			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	1180 (11%)	2452 (14%)	3898 (14%)	3829 (14%)	30.18	62.26	99.56	97.80
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	1402 (13%)	3300 (19%)	5003 (19%)	5050 (19%)	27.53	65.16	98.77	99.70
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	5127 (49%)	6922 (41%)	10688 (40%)	10861 (40%)	47.41	63.52	97.54	99.12
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	2752 (26%)	4364 (27%)	7144 (27%)	7265 (27%)	37.92	59.17	96.76	98.40
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	10461 (100%)	17038 (100%)	26733 (100%)	27005 (100%)	38.64	62.46	97.85	98.84
6.	ಸಿ. ವಿ.	60.03	39.43	38.75	39.59				

ಮೂಲಗಳು : 1. Statistical Abstract of Mysore 1970-71 and Statistical Abstract of Karnataka, 1983-84 and 1993-94 Directorate of Economics and Statistics Bangalore.

2. Statistics at a Glance – 2000-2001, Karnataka Power Transmission Corporation Limited, Bangalore.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಪಡೆದಿದ್ದು ಉಳಿದ ಶೇಕಡಾ 70 ರಷ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯದಿಂದ ವಂಚಿತವಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೆ 1980-81 ಕ್ಕೆ (1981 ರ ಜನಗಣತಿಯಂತೆ) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಅಂದರೆ ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಹ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮಾನವಾಗಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸದೇ ಇರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. 1970-71 ಮತ್ತು 1980-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನಿರ್ಲಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆ.

1990-91 ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ (1991 ರ ಜನಗಣತೆಯಂತೆ) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 99. 56 ರಷ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದಿವೆ. ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದು ಇದು ಒಂದು ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಇದೇ ಬೆಳವಣಿಗೆ 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿಯಲಿಲ್ಲಾ (1991 ರ ಜನಗಣತಿಯಂತೆ). ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 97.98 ರಷ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ. ಆದರೆ ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇಂದು ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರತಿಶತ 99 ರಷ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದು ಕತ್ತಲಿನಿಂದ ದೂರವಾಗಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 6.2 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. 1970 - 71 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ

ಕೋಷ್ಟಕ 6.2

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿ ಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯಪಡೆದ ಗ್ರಾಮಗಳು ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು				ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮಗಳು ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು.			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1970-1971	1980-1981	1990 - 1991	2000-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	364 (31%)	436 (18%)	592 (15%)	524 (14%)	60.66	72.54	98.33	87.04
2.	ಬೀದರ್	187 (16%)	587 (24%)	599 (15%)	592 (15%)	31.37	97.18	100	100
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	312 (26%)	700 (29%)	1313 (34%)	1309 (34%)	23.70	53.03	100	99.77
4.	ರಾಯಚೂರು	317 (27%)	729 (30%)	1394 (36%)	1404 (37%)	22.69	51.59	98.93	99.64
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	1180 (100%)	2452 (100%)	3898 (100%)	3829 (100%)	30.18	62.26	99.56	97.80
6.	ಸಿ. ವಿ.	22.22	18.78	39.003	41.93				

ಮೂಲಗಳು : 1. Statistical Abstract of Mysore 1970-71 and Statistical Abstract of Karnataka, 1983-84 and 1993-94 Directorate of Economics and Statistics Bangalore.

2. Statistics at a Glance – 2000-2001, Karnataka Power Transmission Corporation Limited, Bangalore.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 1150 ಇದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಶತ 31 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಸೇರಿವೆ. ಇದು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1980-81 ರಿಂದ 2000-01 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ತಿಳಿದು ಬರುವದೇನೆಂದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿನ ಪಾಲು ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಅಧಿಕವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅವುಗಳ ಪಾಲು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿರುವುದು ಸಹಜ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತಲೂ, ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ಸೂಚ್ಯಂಕವು ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸ್ಪಷ್ಟ ಚಿತ್ರಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1970-71 ಮತ್ತು 1980-81 (ಆಯಾ ವರ್ಷದ ಜನಗಣತಿಯಂತೆ) ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಶತ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ವಿಭಾಗದ ಸರಾಸರಿ ಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿವೆ. 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01 ರ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಒಟ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಶತ 100 ಕ್ಕೆ ನೂರರಷ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದಿವೆ. 1990-91 ಕ್ಕೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ವಿಭಾಗದ ಸರಾಸರಿ ಮತ್ತು ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇವೆ.

ಆದರೆ 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ಸಂಖ್ಯೆಯು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಹಾಗೂ ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ.

ವಿದ್ಯುತ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿಶತ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳಿವೆ. ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1980-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ. ಆದರೆ ನಂತರದ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ವಿಸ್ತೀರ್ಣವಾಗಿವೆ.

6.3. ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳು :

ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವದರಿಂದ ಇದು ಕೃಷಿಯ ಮೇಲೆ ನೇರ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ. ಹಾಗೂ ಅನಿಶ್ಚತ ಮಳೆಯ ಮೇಲಿನ ಅವಲಂಬನೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ, ಕೃಷಿಯ ಉತ್ಪಾದಕತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಪ್ರಸರಣ ನಿಗಮವು 2000-2001 ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ 81,315 ನೀರಾವರಿ ಪಂಪ ಸೆಟ್ಟುಗಳಿಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ನೀಡಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳು 12,46,810 ಗಳಷ್ಟಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳು ಏಕರೂಪವಾಗಿ ವಿತರಣೆಯಾಗಿಲ್ಲ. ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 6.3 ರಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಕೋಷ್ಟಕ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಅಧ್ಯಯನದ (1971-2001)

ಕೋಷ್ಟಕ 6.3

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಿದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ.			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001	1970-1971	1980-1981	1990 -1991	2000-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	16143 (12%)	39969 (13%)	100700 (13%)	166596 (13%)	147.59	151.94	65.43	932.00
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	21010 (16%)	76724 (25%)	222600 (30%)	340162 (27%)	265.17	190.13	52.81	1519.04
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	66567 (51%)	136898 (44%)	295900 (40%)	480474 (39%)	105.65	116.14	62.37	621.79
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	27526 (21%)	55488 (20%)	124800 (17%)	259578 (21%)	101. 58	124.91	107.95	843.02
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	131246 (100%)	309079 (100%)	744000 (100%)	1246810 (100%)	135.49	140.71	67.58	849.97
6.	ಸಿ. ವಿ.	60.65	47.64	42.02	36.95				

ಮೂಲಗಳು : 1. Statistical Abstract of Mysore 1970-71 and Statistical Abstract of Karnataka, 1983-84 and 1993-94 Directorate of Economics and Statistics Bangalore.

2. Statistics at a Glance – 2000-2001, Karnataka Power Transmission Corporation Limited, Bangalore.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಿದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಒಟ್ಟು ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪ್ರಮಾಣವು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. (ಶೇಕಡಾ 14 ಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ). ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. 1980-81 ರಿಂದ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಕಂಡು ಬರುವ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಗತಿಯೆಂದರೆ, ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿಯು ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧಿಸಿಲ್ಲದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಈ ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಪ್ರಾರಂಭದ ಎರಡು ದಶಕಗಳ (1971-81 ಮತ್ತು 1981-91) ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 1999-2001 ರ ಕಾಲ ಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದರೂ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವು ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಇದರರ್ಥ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹಿಂದುಳಿದಿದೆಯೆಂದಲ್ಲ. ಈ ವಿಭಾಗವು ಪ್ರಾರಂಭದಿಂದಲೂ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿರುವುದರಿಂದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಕಂಡು ಬರುವುದು ಸಹಜ. ಅಧ್ಯಯನದ ಒಟ್ಟು ಅವಧಿಯ (1971-2001) ನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದಾಗ ಕಂಡು ಬರುವ ಅಂಶವೆಂದರೆ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗವು ಶೇ. 1519.04 ರಷ್ಟು ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಪಡೆದು ಪ್ರಥಮ

ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಶೇ. 932 ರಷ್ಟು ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವನ್ನು ಹೊಂದಿ ದ್ವಿತೀಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗವಾರು ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಗೋಚರಿಸುತ್ತವೆ. ಸಿ. ವಿ. ಮೌಲ್ಯಗಳು ತಿಳಿಸುವಂತೆ 1970-71 ರಿಂದ ರಾಜ್ಯ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗುತ್ತಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 6.4 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗಿರುವ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. 1970-71 ಮತ್ತು 1980-81 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪ್ ಸೆಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಪಾಲು ಪಡೆದು ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಪ್ರಥಮ ಮತ್ತು ದ್ವಿತೀಯ ಸ್ಥಾನ ಪಡಿದಿವೆ. ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ನಂತರದ ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಪಡೆದು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುವುದು. 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01 ರ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ತೃತೀಯ ಸ್ಥಾನದಿಂದ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಏರಿದರೆ, ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ತೃತೀಯ ಸ್ಥಾನಕ್ಕಿಳಿದಿದೆ. ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯು ನಾಲ್ಕು ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ದ್ವಿತೀಯ ಸ್ಥಾನ ಉಳಿಸಿಕೊಂಡರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಸುಧಾರಣೆ ಕಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲದಿರುವುದು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ 1971-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದರೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸರಾಸರಿ

ಕೋಷ್ಟಕ 6.4

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪ ಸೆಟ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ				ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪ ಸೆಟ್‌ಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970- 1971	1980- 1981	1990- 1991	2000-2001	1970-1971	1980-1981	1990 - 1991	2000-2001
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	5244 (32%)	9655 (24%)	23800 (24%)	36107 (22%)	84.11	146.50	51.71	588.53
2.	ಬೀದರ್	4821 (30%)	13555 (34%)	27600 (27%)	41623 (25%)	181.16	103.61	50.80	763.36
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	2678 (17%)	7239 (18%)	21100 (21%)	37048 (22%)	170.31	191.47	75.58	1283.42
4.	ರಾಯಚೂರು	3400 (21%)	9520 (23%)	28200 (28%)	51818 (31%)	180	196.21	83.75	1424.05
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	16143 (100%)	39969 (100%)	100700 (100%)	166596 (100%)	147.59	151.94	65.43	932.00
6.	ಸಿ. ವಿ.	25.76	22.71	11.50	14.96				

ಮೂಲಗಳು : 1. Statistical Abstract of Mysore 1970-71 and Statistical Abstract of Karnataka, 1983-84 and 1993-94 Directorate of Economics and Statistics Bangalore.

2. Statistics at a Glance – 2000-2001, Karnataka Power Transmission Corporation Limited, Bangalore.

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣವು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಒದಗಿಸಿದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಮಟ್ಟಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1981-91 ಮತ್ತು 1991-2001 ರ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಬಳ್ಳಾರಿ, ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿರುವುದು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನಿರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಇರುವಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಈ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ, ಇತ್ತಿಚಿನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 6.5 ರಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (1970-71) ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ಇತರ ಎಲ್ಲ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ಶೇ. 0.59 ರಷ್ಟು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇ. 0.38 ಮತ್ತು ಶೇ. 0.36 ರಷ್ಟು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಅನುಕೂಲ ಪಡೆದಿದೆ. ನಂತರ ಅಧ್ಯಯನದ 1980-81 ಮತ್ತು 1990-91 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಅನುಕೂಲ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು

ಕೋಷ್ಟಕ 6.5

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಪಂಪ ಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪುಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಶೇಕಡ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001
1	2	3	4	5	6
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	0.38	0.82	1.69	2.38
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	0.36	1.12	2.71	3.68
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	1.06	1.81	3.34	4.91
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	0.45	0.77	1.54	2.94
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	0.59	1.17	2.39	3.58

ಮೂಲಗಳು : 1. Statistical Abstract of Mysore 1970-71 and Statistical Abstract of Karnataka, 1983-84 and 1993-94 Directorate of Economics and Statistics Bangalore.

2. Statistics at a Glance – 2000-2001, Karnataka Power Transmission Corporation Limited, Bangalore.

ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ಇತ್ತೀಚಿನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (2000-01) ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಅನುಕೂಲ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಅಂದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಕೃಷಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕಡೆಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವುದು ಈ ವಿವರಣೆಯಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಸರಕಾರವು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಕೃಷಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ನೀಡುವುದು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದೆ.

ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಅನುಕೂಲ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಇರುವಂತೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಇರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 6.6 ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ನಾಲ್ಕು ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ವಿಭಾಗ ಮಟ್ಟದ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪ್ ಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ

ಕೋಷ್ಟಕ 6.6

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಪ್ರತಿ ಶತ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪ ಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಶೇಕಡ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	2000-2001
1	2	3	4	5	6
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	0.64	0.96	2.11	2.73
2.	ಬೀದರ್	0.68	1.65	2.73	3.59
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	0.18	0.45	1.06	1.62
4.	ರಾಯಚೂರು	0.28	0.66	1.54	2.32
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	0.38	1.17	2.39	2.38

ಮೂಲಗಳು : 1. Statistical Abstract of Mysore 1970-71 and Statistical Abstract of Karnataka, 1983-84 and 1993-94 Directorate of Economics and Statistics Bangalore.

2. Statistics at a Glance – 2000-2001, Karnataka Power Transmission Corporation Limited, Bangalore.

ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ಹರಿಸುವುದು ಇಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ.

6.4. ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ :

ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುವ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗವಾರು ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. 2000-01 ರಲ್ಲಿಯ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ವಿವರಿಸಲು ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 6.7 ರಲ್ಲಿ 2000-01 ರ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರಮಾಣ 46,23,575 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳು. ಇದರಲ್ಲಿ ಶೇ. 46.09 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಕೇವಲ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದ ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಕೆ ಮಾಡಿರುವುದು ಕೊಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಕೆ ಮಾಡಿದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 16.92 ರಷ್ಟನ್ನು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಇದು ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗದ ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸಿದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಾಲುವೆ ನೀರಾವರಿಯ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವುದರಿಂದ ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸಿದ ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರಮಾಣ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ 2000-01 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಕೆ ಮಾಡಿದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಶೇ. 48.06 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ ಬಳಸಿ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಶೇ. 15.56 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಸಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಮೂರನೇಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗವು ಕ್ರಮವಾಗಿ ದ್ವಿತೀಯ ಮತ್ತು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ. ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯನ್ನು

ಕೋಷ್ಟಕ 6.7

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ 2000-2001

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ		ಕೈಗಾರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ	
		ಒಟ್ಟು ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳಲ್ಲಿ	ಶೇಕಡವಾರು	ಒಟ್ಟು ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳಲ್ಲಿ	ಶೇಕಡವಾರು
1	2	3	4	5	6
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	782569	16.92	653779	15.56
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	1210608	26.18	906364	21.57
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	1853777	40.09	20195536	48.06
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	7766321	16.79	621982	14.80
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	4623575	100	4201661	100

ಮೂಲ : 1. Statistics at a Glance – 2000-2001, Karnataka Power Ttransmission Corporation Limited, Bangalore.

ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಕಂಡು ಬರುವ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಗತಿಯೆಂದರೆ, ರಾಜ್ಯದ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಕೆ ಮಾಡಿದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವು ಅತ್ಯಧಿಕ ಪಾಲು ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಪಾಲು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವದೇನೆಂದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಪಾತ್ರ ಗಣನೀಯ ಹೆಚ್ಚಳ ಕಂಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲಾ.

ಕೋಷ್ಟಕ 6.8 ರಲ್ಲಿ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಶೇಕಡವಾರುಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ. 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಪ್ರಮಾಣ 7,82,569 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳು. ಇದರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಶೇ. 32. 45 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಕೆ ಮಾಡಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 27.58 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್‌ನ್ನು ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸಿರುವ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ದ್ವಿತೀಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯು ತೃತೀಯ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿರುವುದು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವುದೇನೆಂದರೆ 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅತ್ಯಧಿಕ ಪಾಲನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಉದಾಹರಣಗೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಶೇ. 48.62 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ

ಕೋಷ್ಟಕ 6.8

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ 2000-2001

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ		ಕೈಗಾರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ	
		ಒಟ್ಟು ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳಲ್ಲಿ	ಶೇಕಡವಾರು	ಒಟ್ಟು ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳಲ್ಲಿ	ಶೇಕಡವಾರು
1	2	3	4	5	6
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	253983	32.45	317916	48.62
2.	ಬೀದರ್	160938	20.56	55366	8.46
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	151754	19.39	181366	27.74
4.	ರಾಯಚೂರು	215894	27.58	99131	15.16
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	782569	100	653779	100

ಮೂಲ : 1. Statistics at a Glance – 2000-2001, Karnataka Power Ttransmission Corporation Limited, Bangalore.

ಶೇ. 27.74 ಮತ್ತು ಶೇ. 15.16 ರುಷ್ಟ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಸಿದೆ. ಆದರೆ, ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಶೇ. 8.46 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಸಿ ಕೊನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ.

ಕೊಷ್ಟಕ 6.8 ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್‌ನಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಅಧಿಕ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಬಳಕೆಯು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸೂಚಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅಧಿಕ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇತರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಮುಂದುವರಿದ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 6.9 ರಲ್ಲಿ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ಹಾಗೂ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಯಲ್ಲಿ ಕೈಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದ ಶೇಕಡಾ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆ ಇರುವುದು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 49.32 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಪಾಲನ್ನು ಕೇವಲ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ ಪಡೆದಿದೆ. ಉಳಿದ ಶೇ. 50 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯು ಇತರ ಮೂರು ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ವಿತರಣೆಯಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲು (ಶೇ. 12.46) ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಬಳಸುವ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಹಿಂದುಳಿದ ವಿಭಾಗ ಎಂದು ಇದರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ಕೊಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಪ್ರಮಾಣ 18,57,679 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳು ಇದರಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಅಂದರೆ ಶೇ. 42.12 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ

ಕೋಷ್ಟಕ 6.9

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಕೃಷಿ, ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ 2000-2001

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ		ಕೈಗಾರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ		ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ	
		ಒಟ್ಟು ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳಲ್ಲಿ	ಶೇಕಡವಾರು	ಒಟ್ಟು ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳಲ್ಲಿ	ಶೇಕಡವಾರು	ಒಟ್ಟು ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳಲ್ಲಿ	ಶೇಕಡವಾರು
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ	782569	42.12	653779	35.19	1857679	12.46
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	1210608	41.13	906364	30.79	2942962	19.75
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	1853777	25.22	2019536	27.47	7349219	49.32
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	7766321	28.24	621982	22.61	2749769	18.45
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	4623575	31.03	4201661	28.19	14899629	100.00

ಮೂಲ : 1. Statistics at a Glance – 2000-2001, Karnataka Power Ttransmission Corporation Limited, Bangalore.

ಬಳಕೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ಅದೇ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಪ್ರಮಾಣ 73,49,219 ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳು. ಇದರಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಅಂದರೆ ಶೇ. 27.47 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್‌ನ್ನು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಕಂಡು ಬರುವದೇನೆಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವು ಕೈಗಾರೀಕರಣಗೊಂಡಿದ್ದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಕೈಗಾರಿಕಾ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದ ವಿಭಾಗವಾಗಿದೆ.

ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗವಾರು ಅಸಮಾನತೆ ಇರುವಂತೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆ ಇರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 6.10 ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ,ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ವಿದ್ಯುತ್‌ನ್ನು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಬಳಸಿದರೆ ಕಡಿಮೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆ ಬಳಸಿದೆ. ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆ ದ್ವಿತೀಯ ಸ್ಥಾನ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ತೃತೀಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಕೊಷ್ಟಕ ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಪಾಲು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 4.21 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್‌ನ್ನು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಸಲಾಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಬಳಸಿದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕೃಷಿಗಿಂತ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಪಾಲು ಅದಿಕವಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಈ ಎರಡು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಶೇಕಡ 50 ಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವುದೇನೆಂದರೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಕೈಗಾರಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರಥಮ ಸ್ಥಾನ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ನಂತರದ ಸ್ಥಾನ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯದ್ದಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 6. 10

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ, ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ 2000-2001

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ		ಕೈಗಾರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ		ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ	
		ಒಟ್ಟು ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳಲ್ಲಿ	ಶೇಕಡವಾರು	ಒಟ್ಟು ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳಲ್ಲಿ	ಶೇಕಡವಾರು	ಕಿ. ವ್ಯಾ. ಗಳಲ್ಲಿ	ಶೇಕಡವಾರು
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	253983	36.92	317916	46.21	687884	37.02
2.	ಬೀದರ್	160938	58.51	55366	20.12	275053	14.80
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	151754	31.58	181366	37.75	480406	25.86
4.	ರಾಯಚೂರು	215894	52.10	99131	23.92	414336	22.30
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	782569	42.12	653779	35.19	1857679	100

ಮೂಲ : 1. Statistics at a Glance – 2000-2001, Karnataka Power Ttransmission Corporation Limited, Bangalore.

6.5. ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳು :

ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಕುರಿತಾದ ಈ ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಮುಖ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ.

1. ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ 1970-71 ರಿಂದ 2000-01ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

   ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 1990-91 ರ ಅವಧಿಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ, ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ನೂರಕ್ಕೆ ನೂರರಷ್ಟು ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

   ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ, 1970-71 ರಿಂದ 1990-91ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ, ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ. ಆದರೆ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ. ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ - ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರಗಳು ಮೊದಲ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (1971-81) ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (1981-2001) ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

2. ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಒಟ್ಟು ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಎಲ್ಲಾ

ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಪಾಲನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಹಾಗೂ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಪಾಲನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ, 1970-71 ರಿಂದ 2000-01 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲಕರ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 1980-81 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ ರಾಜ್ಯಮಟ್ಟ ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದರೆ, ಇತ್ತೀಚಗೆ (2000-01) ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನತೆಯು ಅಧಿಕ ಅನುಕೂಲ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕುರಿತಂತೆ ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಡುವಿನ ಅಂತರಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಅದರಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕಿರಿದಾಗಿವೆ.

3. ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಕುರಿತಂತೆ 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು (ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ) ರಾಜ್ಯದ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

ರಾಜ್ಯದ ಆಯಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸಿದ ಶೇಕಡಾ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ವಿದ್ಯುತ್‌ನ್ನು ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಕೆ ಮಾಡಿರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಬಳಕೆ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ.

4. ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇದ್ದು, ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೇ ಹಿಂದುಳಿದ ವಿಭಾಗವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಪಾಲನ್ನು ಹೊಂದಿ, ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯೇ ಮುಂದುವರಿದ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ 7

ರಾಜ್ಯದ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೊಡುಗೆ

ರಾಜ್ಯದ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೊಡುಗೆ

7.1. ಪೀಠಿಕೆ :

ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ರಚನೆಯನ್ನು ಮೂರು ವಲಯಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವುದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿದೆ. ಅವುಗಳೆಂದರೆ, ಪ್ರಾಥಮಿಕ ವಲಯ, ದ್ವಿತೀಯ ವಲಯ ಮತ್ತು ತೃತೀಯ ವಲಯಗಳು, ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತಗಳು, ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ತೃತೀಯ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಬರುವ ಅಂಶಗಳಾಗಿವೆ. ಒಂದು ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಮತ್ತು ವರಮಾನಗಳ ವಿಂಗಡನೆಯಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ, ಪ್ರಾಥಮಿಕ ವಲಯದಿಂದ ಒಟ್ಟು ವರಮಾನಕ್ಕೆ ನೀಡುವ ಕೊಡುಗೆಯು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ, ದ್ವಿತೀಯ ಮತ್ತು ತೃತೀಯ ವಲಯಗಳ ಒಟ್ಟು ವರಮಾನಕ್ಕೆ ನೀಡುವ ಕೊಡುಗೆ ಅಧಿಕವಾಗುತ್ತಾ ಹೋದಂತೆ, ಅದು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ ಎಂಬುವುದು ಈ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಪ್ರತಿಪಾದಿತವಾಗಿರುವ ಸೈದ್ಧಾಂತಿಕವಾದ ಹಿನ್ನಲೆಯಾಗಿದೆ.

ಈ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವರಮಾನಕ್ಕೆ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ದುಕೊಂಡ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗಳು ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆ ಹಾಗೂ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಿದ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ತಿಳಿಯುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

7.2. ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ಕೊಡುಗೆ :

ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ಆಂತರಿಕ ಉತ್ಪನ್ನಕ್ಕೆ ಸಾರಿಗೆಯು ವಿವಿಧ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 7.1 ರಲ್ಲಿ (ವಿಭಾಗವಾರು) ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ, ಪ್ರಾರಂಭದ ದಶಕದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ಆಂತರಿಕ ಉತ್ಪನ್ನಕ್ಕೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಕೇವಲ 2.19 ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು

ಕೋಷ್ಟಕ 7.1

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ವರಮಾನ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ (ಚಾಲ್ತಿ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ವರಮಾನ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)				ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970- 1871	1980- 1981	1990- 1991	1998- 1999	1971-1981	1981-1991	1991-1999	1971-1999
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	703 (17.29%)	2182 (14.04%)	11290 (13.85%)	27670 (15.08%)	210.38	417	145	3835.98
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	1030 (25.33%)	3318 (21.35%)	17998 (22.07%)	35991 (19.61%)	222.13	442	100	3394.27
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	1518 (37.34%)	6397 (41.16%)	32056 (39.32%)	74010 (40.34%)	321.40	401	131	4775.49
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	814 (20.02%)	3643 (23.44%)	20169 (24.74%)	45770 (24.95%)	347.54	454	127	5522.85
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	4065 (100%)	15540 (100%)	81513 (100%)	183441 (100%)	282.28	425	125	4412.69
6.	ನಿವ್ವಳ ರಾಜ್ಯ ಆದಾಯ	185811	558736	2098983	7626287				
7.	ಸಿ. ವಿ.	30.76	39.85	36.77	38.09				

ಮೂಲಗಳು: 1. Estimates of District Income in Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1986 and 1991-92).
2. State Domestic Product Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1980-81 to 1997-98 and 1993-94 to 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣದಲ್ಲಿರುವುದು ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ನೀಡಿದೆ. ಆದರೆ, ಇತ್ತೀಚಿನ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ (1998-99) ಸಾರಿಗೆ ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಏರಿಕೆ (ಶೇ. 3.49) ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ.

ಇದೊಂದು ಸ್ವಾಗತಕರ ಸಂಗತಿ ಎಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು. ಆದರೆ, ರಾಜ್ಯದ ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ಒಟ್ಟು ವರಮಾನಕ್ಕೆ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳು ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಯಾವ ಕಾಲಘಟ್ಟವನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದರೂ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ನೀಡಿರುವ ಕಾಣಿಕೆ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದು, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1998-99 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆಯ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಶೇ. 40.35 ರಷ್ಟು ವರಮಾನ ಕೇವಲ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ ಒಂದರಿಂದಲೇ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಅದೇ ವೇಳೆಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಅತ್ಯಲ್ಪ, ಅಂದರೆ ಕೇವಲ ಶೇ. 15.08 ರಷ್ಟು ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ.

ಮೂರು ದಶಕಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, ಹೆಚ್ಚಳದ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಏರು - ಪೇರುಗಳಿರುವುದನ್ನು ಕೊಷ್ಟಕದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಮೂರು ದಶಕಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನದಲ್ಲಿಯ ಏರಿಕೆ ಪ್ರಮಾಣ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ 1991-99 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಇರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ ಸಹ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಬರುವ ಒಟ್ಟು ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ನೀಡುವ ಕಾಣಿಕೆ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಇಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಗೋಚರಿಸುತ್ತದೆ.

ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ಆಂತರಿಕ ಉತ್ಪನ್ನಕ್ಕೆ ಸಾರಿಗೆ ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆಯು ಮೂರು ದಶಕಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತ ಸಾಗಿದೆ. ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಬರುವ ಒಟ್ಟು ಉತ್ಪನ್ನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ನೀಡುವ ಕೊಡುಗೆಯು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳು ನೀಡುವ ಕೊಡುಗೆಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಇತ್ತೀಚಿನ ಅವಧಿಯನ್ನು (1991-99) ಹೊರತು ಪಡಿಸಿದರೆ, ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನದ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿಯ ಹೆಚ್ಚಳ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದು ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಅದು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 7.1 ತಿಳಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ಸಾರಿಗೆಯ ಕೊಡುಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1980-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ. ಆದರೆ, 1990-91 ರಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿದ್ದು ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತೇ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 7.2 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ನೀಡಿರುವ ವರಮಾನ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ತಿಳಿಸಿದಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಭೌಗೋಳಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹಾಗೂ ಅಧಿಕ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿರುವ ಜಿಲ್ಲೆ ಎಂದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ. ಹೀಗಾಗಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ರಾಜ್ಯ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯು ನೀಡಬೇಕಾದ ಕೊಡುಗೆಯು ಅಧಿಕವಾಗಿರಬೇಕಾಗಿರುವುದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾದ ಸಂಗತಿ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಆದರೆ, ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿಯ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳು ಬೇರೆಯೇ ಫಲಿತಗಳನ್ನು ನೀಡಿರುವುದು ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಎರಡನೇ ಅವಧಿ (1980-81) ಯನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿದರೆ, ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ವ್ಯತ್ಯಾಸವೇನು ಕಂಡು ಬಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತೊಂದು ಆಶ್ಚರ್ಯಕರ ಸಂಗತಿಯೆಂದರೆ ಬೀದರ್, ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯೇ ಚಿಕ್ಕದಾದ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿದ್ದರೂ, 1998-99 ರ ಕಾಲ ಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಈ ಜಿಲ್ಲೆ, ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಅಧಿಕವಾದ

ಕೋಷ್ಟಕ 7.2

ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ವರಮಾನ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ (ಚಾಲ್ತಿ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ವರಮಾನ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)				ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1999-1991	1998-1999	1971-1981	1981-1991	1991 - ,1999	1971-1999
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	226 (32.14%)	702 (32.17%)	3660 (32.41%)	7585 (27.41%)	210.61	421	107.24	3256.16
2.	ಬೀದರ್	100 (14.22%)	397 (18.19%)	1646 (14.57%)	7947 (28.72%)	297.00	314.60	382.80	7847.00
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	227 (32.29%)	594 (27.22%)	3718 (32.93%)	7601 (27.47%)	161.67	525.92	104.43	3248.45
4.	ರಾಯಚೂರ	150 (21.33%)	489 (22.41%)	2266 (20.07%)	4537 (16.39%)	226.00	363.63	100.22	2924.66
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	703 (100%)	2182 (100%)	11290 (100%)	27670 (100%)	210.38	417.41	145.08	3835.98
6.	ಸಿ. ವಿ.	30.57	20.91	31.67	19.97				

ಮೂಲಗಳು : 1. Estimates of District Income in Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1986 and 1991-92).
2. State Domestic Product Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1980-81 to 1997-98 and 1993-94 to 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣದಲ್ಲಿರುವುದು ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ. ಅಂದರೆ, ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಶೇ. 28.72 ರಷ್ಟು ವರಮಾನ ಕೇವಲ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆ ಒಂದರಿಂದಲೇ ಬಂದಿದೆ.

ಹೀಗಾಗಿ ಅಧಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರದೇಶವು ಅಧಿಕವಾದ ವರಮಾನವನ್ನು ನೀಡುತ್ತವೆ ಎಂದು ಹೇಳಲಾಗದು. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಿಂತಲೂ, ಇರುವ ವಾಹನಗಳು ಸಾರಿಗೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಎಷ್ಟು ಉತ್ಪನ್ನದಾಯಕ ಚಟುವಟಿಕೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡಿವೆ ಎಂಬುವುದು ಮುಖ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಹೆಚ್ಚು ಉತ್ಪನ್ನದಾಯಕ ಚಟುವಟಿಕೆಯಲ್ಲಿ ತನ್ನನ್ನು ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಎಲ್ಲ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನ ಕುರಿತಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಎಲ್ಲ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ, ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪತೆ ಇಲ್ಲ. ಪ್ರಾರಂಭದ ದಶಕದಲ್ಲಿ (1971-81) ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದರೆ, ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ, ಕೊನೆಯ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (1991-99) ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ರಾಯಚೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯು ಇತರೇ ಮೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳ ಹಂತದಲ್ಲಿದೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನದಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ವ್ಯತ್ಯಾಸಗಳಿವೆ.

ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸಾರಿಗೆ ಕೊಡುಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಈ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1980-81 ರ ಅವಧಿ ಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ, 1990-91 ಕ್ಕೆ ತೀವ್ರಗೊಂಡು 1998-99 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿವೆ.

7.3. ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಕೊಡುಗೆ :

ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ನಾಲ್ಕು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ದಶಕವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 7.3 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಕೊಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಆಂತರಿಕ ನಿವ್ವಳ ಉತ್ಪನ್ನಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ನೀಡುವ ಕೊಡುಗೆ (1980-81 ನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿ) ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತ ಸಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಂಪರ್ಕ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದ ಕೊಡುಗೆ ಅತ್ಯಧಿಕವಾಗಿದ್ದು, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆಯು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, 1998-99 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಂಪರ್ಕ ಉತ್ಪನ್ನಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ ಒಂದೇ ಶೇ. 43.39 ರಷ್ಟು ಕಾಣಿಕೆಯನ್ನು ನೀಡಿದ್ದರೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ನೀಡಿರುವ ಕಾಣಿಕೆಯು ಕೇವಲ ಶೇ. 9.71 ಆಗಿದೆ. ವಿವಿಧ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ರೀತಿಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗಳು ಗೋಚರಿಸುತ್ತವೆ. ರಾಜ್ಯ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಕೊಡುಗೆಯು 1970-71 ರಿಂದ 1980-81 ರಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ನಂತರದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

ಸಂಪರ್ಕದ ವರಮಾನ ಕುರಿತಂತೆ ದಶಕವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ನಮಗೆ ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳು ಗೋಚರಿಸುತ್ತವೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ಒಟ್ಟು ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದ ದಶಕದಲ್ಲಿ (1971-81) ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹಾಗೂ ಉಳಿದ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದರೆ, 1981-91 ಮತ್ತು 1991-99 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾಧಿಸಿದ ಪ್ರಗತಿಯು ಇತರೇ ಎಲ್ಲ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಉತ್ತಮವಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 7.3

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ (ಚಾಲ್ತಿ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)				ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1998-1999	1971-1981	1981-1991	1991-1999	1971-1999
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	113 (9.90%)	208 (6.37%)	1807 (8.61%)	16361 (9.70%)	84.07	768.75	805.42	14378.76
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	290 (25.41%)	666 (20.40%)	4023 (17.21%)	35474 (21.05%)	129.65	504.05	781.77	12132.41
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	495 (43.38%)	1456 (44.62%)	12411 (48.40%)	73130 (43.39%)	194.14	752.40	489.23	14673.73
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	243 (21.30%)	934 (28.68%)	6076 (25.00%)	43565 (25.85%)	282.36	550.53	617.00	17827.98
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	1141 (100%)	3264 (100%)	24317 (100%)	168530 (100%)	185.71	645.92	593.05	14670.37
6.	ನಿವ್ವಳ ರಾಜ್ಯ ಆದಾಯ	185811	558736	2098983	7626287				
7.	ಸಿ. ವಿ.	48.15	55.34	65.05	48.51				

ಮೂಲಗಳು : 1. Estimates of District Income in Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1986 and 1991-92).
2. State Domestic Product Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1980-81 to 1997-98 and 1993-94 to 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣದಲ್ಲಿರುವುದು ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಬರುವ ಒಟ್ಟು ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಕೊಡುಗೆಯು ಅತ್ಯಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ, ಇತ್ತೀಚೀನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶವು ರಾಜ್ಯದ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆ ಕ್ರಮೇಣವಾಗಿ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಸಾಗಿದೆ. ಇದೊಂದು ಆರೋಗ್ಯಕರ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ವಿವಿಧ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಇತ್ತೀಚೀನ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿಪರ ಮತ್ತು ಆಶಾದಾಯಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಗೋಚರಿಸುತ್ತಿವೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಕೊಡುಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳಿವೆ ಎಂಬುವುದು ಕೋಷ್ಟಕ 7. 3 ರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ ಈ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರವು 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡು ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿವೆ.

ಒಂದು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ, ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪತೆ ಕಾಣಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೋ ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರ ಇರುವುದು ಸಹಜವಾದ ಸಂಗತಿ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಕೋಷ್ಟಕ 7.4 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ದಶಕವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಪ್ರಾರಂಭದ ಕಾಲ ಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ (1970-71) ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನವು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ನಂತರದ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೊಡುಗೆ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನವು ಎಲ್ಲ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 7.4

ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ (ಚಾಲ್ತಿ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)				ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1998-1999	1971-1981	1981-1991	1991-1999	1971-1999
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	42 (37.16%)	65 (31.25%)	528 (29.21%)	4801 (29.34%)	54.76	712.30	809.28	11330.95
2.	ಬೀದರ್	12 (10.61%)	17 (8.17%)	275 (15.21%)	1064 (6.50%)	41.66	1517.64	286.90	8766.66
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	28 (24.77%)	65 (31.25%)	569 (31.48%)	6757 (41.29%)	132.14	775.38	1087.52	24032.14
4.	ರಾಯಚೂರ	31 (27.43%)	61 (29.32%)	435 (24.07%)	3739 (22.85%)	96.77	613.11	759.54	11961.29
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	113 (100%)	208 (100%)	1807 (100%)	16361 (100%)	84.07	768.75	805.42	14378.76
6.	ಸಿ. ವಿ.	37.99	38.98	25.01	50.25				

ಮೂಲಗಳು : 1. Estimates of District Income in Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1986 and 1991-92).
2. State Domestic Product Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1980-81 to 1997-98 and 1993-94 to 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣದಲ್ಲಿರುವುದು ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ದಶಕವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಗಮನಿಸುವುದಾದರೆ, 1981-91 ರ ದಶಕದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. 1981-91 ರಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿದರೆ ಉಳಿದಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಇತರೇ ಎರಡು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಆರೋಗ್ಯಕರವಾದ ಮತ್ತು ಉತ್ತಮವಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕಂಡಿವೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 7.4 ರಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಕೊಡುಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಈ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1998-99 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

7.4. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದ ಕೊಡುಗೆ :

ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಕೊಡುಗೆ ಮತ್ತು ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಷ್ಟಕ, 7.5 ರಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ (1998-99) ರಾಜ್ಯದ ಆಂತರಿಕ ಉತ್ಪನ್ನಕ್ಕೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯವು ನೀಡಿರುವ ಕಾಣಿಕೆಯು ಪ್ರಗತಿದಾಯಕವಾಗಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನವು ಗರಿಷ್ಟ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ, ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯಗಳು ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಿನ್ನತೆ ಇರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕವು ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ರಾಜ್ಯದ ನಾಲ್ಕು ವಿಭಾಗಗಳ ಪೈಕಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವು ರಾಜ್ಯದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಿಂಹ ಪಾಲನ್ನು ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಅಪವಾದ ಎಂಬುವಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆಯು ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ

ಕೋಷ್ಟಕ 7.5

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ವಲಯದ ವರಮಾನ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ (ಚಾಲ್ತಿ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ವಿಭಾಗಗಳು	ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ವಲಯದ ವರಮಾನ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)				ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1998-1999	1971-1981	1981-1991	1991 - 1999	1971-1999
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ	229 (14.75%)	743 (11.12%)	6304 (10.86%)	12811 (11.88%)	224.45	748.45	103.22	5494.32
2.	ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗ	264 (17.01%)	1463 (21.91%)	12793 (22.04%)	21994 (20.40%)	454.16	774.43	71.92	8231.06
3.	ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗ	712 (45.87%)	3166 (47.42%)	27741 (47.79%)	49146 (45.59%)	344.66	776.21	77.16	6802.52
4.	ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ	347 (22.35%)	1304 (19.53%)	11206 (19.30%)	23826 (22.10%)	275.79	759.35	112.61	6766.28
5.	ಕರ್ನಾಟಕ	1552 (100%)	6676 (100%)	58044 (100%)	107777 (100%)	330.15	769.64	85.68	6844.39
6.	ನಿವ್ವಳ ರಾಜ್ಯ ಆದಾಯ	185811	558736	2098983	7626287				
7.	ಸಿ. ವಿ.	49.46	54.20	55.15	50.03				

ಮೂಲಗಳು : 1. Estimates of District Income in Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1986 and 1991-92).
2. State Domestic Product Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1980-81 to 1997-98 and 1993-94 to 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣದಲ್ಲಿರುವುದು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ, 1998-99 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವು ಶೇ. 45.60 ರಷ್ಟು ಕಾಣಿಕೆಯನ್ನು ನೀಡಿದ್ದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ನೀಡಿರುವ ಕೊಡುಗೆಯು ಕೇವಲ ಶೇ. 11.89 ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ.

1970-71 ರಿಂದ 1998-99 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮತ್ತು ಅದರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ, ಈ ಏರಿಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗವಾರು ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿರುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ, 7.5 ರಿಂದ ತಿಳಿಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಗರಿಷ್ಠ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದು ಕನಿಷ್ಟ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾದಲ್ಲಿ ಗೋಚರಿಸಿದೆ. ಆದರೆ, ನಂತರದ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನ ಕುರಿತಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದ್ದು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆಯಾದರೂ ಅದು ಇತರೇ ವಿಭಾಗಗಳ ಪ್ರಮಾಣದಷ್ಟು ಇಲ್ಲ.

ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಕೊಡುಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಕೋಷ್ಟಕ, 7. 5 ತಿಳಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1998-99 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಕೊಷ್ಟಕ, 7.6 ರಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯವು ನೀಡಿರುವ ವರಮಾನ ಅವುಗಳಲ್ಲಿಯ ದಶಕವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಬಹುದಾದ ಬಹುಮುಖ್ಯ ಸಂಗತಿಯೆಂದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಸಾಪೇಕ್ಷವಾಗಿ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದಿಂದ ಅಧಿಕವಾದ ವರಮಾನವು ಪಡೆದಿದೆ. 1980-81 ರಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯು ವಿಭಾಗದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯೇ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದಿಂದ ಕಡಿಮೆ ವರಮಾನವನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಿರುವ ಜಿಲ್ಲೆಯಾಗಿದೆ.

ಕೋಷ್ಟಕ 7.6

ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದ ವರಮಾನ ಮತ್ತು ಅದರ ಬೆಳವಣಿಗೆ (ಚಾಲ್ತಿ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಜಿಲ್ಲೆಗಳು	ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದ ವರಮಾನ (ಲಕ್ಷಗಳಲ್ಲಿ)				ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ			
		1970-1971	1980-1981	1990-1991	1998-1999	1971-1981	1981-1991	1991 - 1999	1971-1999
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ಬಳ್ಳಾರಿ	66 (28.82%)	238 (32.03%)	2000 (31.72%)	4599 (35.89%)	260.60	740.33	129.95	6868.18
2.	ಬೀದರ್	32 (13.97%)	116 (15.61%)	1012 (16.05%)	1984 (15.48%)	262.50	772.41	96.04	6100.00
3.	ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ	65 (28.38%)	204 (27.45%)	1677 (26.60%)	3086 (24.08%)	213.85	722.05	84.01	4647.69
4.	ರಾಯಚೂರ	66 (28.82%)	185 (24.89%)	1615 (25.61%)	3142 (24.52%)	180.30	772.97	94.55	4660.60
5.	ಹೈ. ಕ. ಪ್ರದೇಶ.	229 (100%)	743 (100%)	6304 (100%)	12811 (100%)	224.45	748.45	103.22	5494.32
6.	ಸಿ. ವಿ.	25.47	23.96	22.64	29.00				

ಮೂಲಗಳು : 1. Estimates of District Income in Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1986 and 1991-92).
2. State Domestic Product Karnataka, Directorate of Economics and Statistics Bangalore. (1980-81 to 1997-98 and 1993-94 to 1999-2000).

ಟಿಪ್ಪಣಿ : ಆವರಣದಲ್ಲಿರುವುದು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡ ಪ್ರಮಾಣ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಈ ಮೊದಲ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯೊಂದನ್ನು ಹೊರತು ಪಡಿಸಿದರೆ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದಿಂದ ಬರುವ ವರಮಾನದ ಏರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಳಿದ ಎರಡು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಿಂದ ಬರಬಹುದಾದ ವರಮಾನ ಕುರಿತಂತೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೆ, ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ರಾಯಚೂರ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಯು ಪ್ರಗತಿಪರವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಕೊಡುಗೆಯಲ್ಲಿ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳು ಜಿಲ್ಲೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡು ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ.

7.5. ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳು :

ರಾಜ್ಯದ ನಿವ್ವಳ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೊಡುಗೆ ಕುರಿತಾಗ ಅಧ್ಯಯನದ ಪ್ರಮುಖ ಫಲಿತಾಂಶಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ.

1. ಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ವರಮಾನ ಕುರಿತಂತೆ 1970-71 ರಿಂದ 1998-99 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲಿನ ಪ್ರಮಾಣ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ (1998-99) ಕಡಿಮೆ ಪಾಲನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ.

   ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನ ಕುರಿತಂತೆ 1970-71 ರಿಂದ 1980-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, 1990-91 ರಲ್ಲಿ ಕುಗ್ಗಿ ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ.

ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆ 1970-71 ರಿಂದ 1998-99 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಿರಿದಾಗಿವೆ.

2. ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ, ವರಮಾನ ಕುರಿತಂತೆ ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1998-99ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲಿನ ಪ್ರಮಾಣ ಕೇವಲ ಶೇ. 9.70 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ, ಅದು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶೇ. 43. 39 ರಷ್ಟಿದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪಾಲು ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ.

ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನ ಕುರಿತಂತೆ 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ವರೆಗೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ತೀವ್ರಗೊಂಡು, ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಅವಧಿಯವರೆಗೆ ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ, ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

3. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವಲಯದ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಧ್ಯಾಯನದ ಎಲ್ಲ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ (1970-71 ರಿಂದ 1998-99) ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಎಲ್ಲ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದರೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಅತ್ಯಧಿಕ ಪಾಲು ಹೊಂದಿದೆ.

ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 1970-71 ರಿಂದ 1990-91 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗಿವೆ. ಆದರೆ, ನಂತರದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಆದರೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳು 1970-71 ರಿಂದ 1998-99 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಅಧ್ಯಾಯ 8

ಅಧ್ಯಯನದ ತಥ್ಯಗಳು ಮತ್ತುನೀತಿ ನಿರೂಪಣಾ ಸಲಹೆ - ಸಮಾಧಾನಗಳು

ಅಧ್ಯಯನದ ತಥ್ಯಗಳು ಮತ್ತುನೀತಿ ನಿರೂಪಣಾ ಸಲಹೆ - ಸಮಾಧಾನಗಳು

ರಾಷ್ಟ್ರದ ಆರ್ಥಿಕ ಕಲ್ಯಾಣವು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮಟ್ಟದ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ, ದುರಾದೃಷ್ಟವಶಾತ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಫಲ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲಾ ಜನರಿಗೆ ಸಮಾನವಾಗಿ ವಿತರಣೆಯಾಗಿಲ್ಲ. ಇದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗೆ ಮತ್ತು ಜನರ ಜೀವನ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿನ ಅಸಮಾನತೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯಿಂದ ಹಲವಾರು ಪ್ರಕಾರದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಉದ್ಭವವಾಗುತ್ತವೆ. ಭಾರತದ ಎಲ್ಲಾ ಭಾಗಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪತೆ ಇಲ್ಲ. ಇದು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗೆ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಾದೇಶಿಕರಣದ ಒತ್ತಡ ಇಂದು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬಲಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಮತ್ತು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳವು ರಾಷ್ಟ್ರದ ರಾಜಕೀಯ ಹಾಗೂ ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿರತೆಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಹಲವಾರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಚಲಕಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಜೀವಾಳವಿದ್ದಂತೆ. ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ಕೊರತೆಯು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಕುಂಠಿತಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. ಮಾನವ ಬದುಕು ಸುಗಮವಾಗಿ ಸಾಗಲು ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಅವಶ್ಯಕ. ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸದೇ ಯಾವುದೇ ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾರಣ, ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ವಿವಿಧ ವಲಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿಸಿರುತ್ತವೆ. ''ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಉತ್ಪಾದನಾಂಗಗಳಲ್ಲಿ ಗುಪ್ತವಾಗಿರುವ ಉತ್ಪಾದಕತೆಯನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಿ ಅವುಗಳ ವೈಯಕ್ತಿಕ ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಒಟ್ಟು ಉತ್ಪನ್ನವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ಅದಲ್ಲದೇ ಕಚ್ಚಾ ಸರಕು ಮತ್ತು

ಉತ್ಪನ್ನಗಳಲ್ಲಿ ಸಮನ್ವಯ ಸಾಧಿಸುವದರ ಮೂಲಕ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಿ ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ದರವನ್ನು ಗರಿಷ್ಠಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ'' (ರಾವ್ , 1958).

ವಿ. ಪಿ. ಸಿಂಗ್‌ರವರ ಪ್ರಕಾರ '' ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯ ಸುಧಾರಣೆ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತರಣೆಯು ತೀವ್ರ ಸುರಕ್ಷಿತ ಮತ್ತು ಸುಸೂತ್ರ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆಯ ಮೂಲಕ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ಉತ್ಪಾದಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುತ್ತವೆ ಹಾಗೂ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಆದರ್ಶ ಬಳಕೆಗೆ ಪ್ರೇರಣೆ ನೀಡುತ್ತವೆ'' (ಸಿಂಗ್, 1975).

ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುವ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ (ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ) ಲಭ್ಯತೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಜಿಲ್ಲೆ - ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ. ಈ ಅಸಮಾನತೆ ಕುರಿತು ರಾಷ್ಟ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಅಧ್ಯಯನಗಳು ನಡೆದಿವೆ. 1971 ರಿಂದ 1986 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂತರ ರಾಜ್ಯ ಅಸಮಾನತೆಯು ಹಿಗ್ಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುವುದನ್ನು ಕಾಂತೆವಾಲ್, ಬಿ. ಎಸ್. ಮತ್ತು ರಾವ್. ಎ. ಎನ್.ರವರ ಅಧ್ಯಯನ ತಿಳಿಸಿದರೆ, 1970-81 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕುಗ್ಗಿವೆ ಎಂಬುವುದು ತಿವಾರಿ ಆರ್. ಟಿ. ಯವರ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ.

ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಅಸಮಾನತೆಯು ಕುರಿತಂತೆ, ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶದ ವಿವಿಧ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವೆ 1960 ರಿಂದ 1980 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಕುಗ್ಗಿದೆ (ಜೋಶಿ 1990). 1976 ರಿಂದ 1990 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಕುರಿತಂತೆ ಅಸಮಾನತೆ ಇರುವುದು ಗಾಯತ್ರಿಯವರ (1997) ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿನ ಅತಿ ಹಿಂದುಳಿದ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿಗಳನ್ನು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಭೌತಿಕ ಮೂಲ ಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ (ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ) ನೆಲೆಯಿಂದ ತಿಳಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನಡೆದಿರುವ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸ್ಥಿತಿ-ಗತಿಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳನ್ನು ವರಮಾನ, ಬಂಡವಾಳ, ಕೈಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ಮಾನವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಆಧಾರವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅಧ್ಯಯನ ನಡೆಸಿವೆ. ಆದರೆ, ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಆಧಾರವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ನಡೆಸಿದ ಅಧ್ಯಯನಗಳು ವಿರಳ ಮತ್ತು ಈ ಅಧ್ಯಯನಗಳು 1980 ಮತ್ತು 1990 ರ ದಶಕಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿವೆ.

ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಲಭ್ಯತೆಯು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಚಾಲನೆ ನೀಡುವುದಲ್ಲದೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಿ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗೆ ಪೂರಕವಾದ ವಾತಾವರಣವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುತ್ತದೆ. ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ಇವುಗಳ ಕೊರತೆಯು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ತಡೆ ಉಂಟು ಮಾಡುತ್ತವೆ. ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೊರತೆಯಿಂದ ಭಾರತ/ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹರಿಬಿಡುವ ಫಲವು ರಾಷ್ಟ್ರ/ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಸಮನಾಗಿ ದೊರೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಹತ್ವ ಹೊಂದಿರುವ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ದೊರೆತ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ದೊರೆಯುತ್ತಿಲ್ಲಾ. ಈ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಬಹು ಮುಖ್ಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಭಾಗವಾದ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೆಲೆಯನ್ನು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಕೊಂಡ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಶೋಧನಾ ಫಲಿತಗಳನ್ನು ಸಾರಂಶ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಕ್ತ ಅಧ್ಯಾಯದಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಹಾಗೂ ಈ ಫಲಿತಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಕೆಲವು ನೀತಿ-ನಿರೂಪಣಾ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ನೀಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಅಧ್ಯಾಯವನ್ನು ಎರಡು

ಭಾಗಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮೊದಲನೇಯದು ಅಧ್ಯಯನದ ಫಲಿತಾಂಶಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದರೆ, ಎರಡನೇಯದು ನೀತಿ - ನಿರೂಪಣಾ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ.

ಭಾಗ - 1

1. ಅಧ್ಯಯನದ ಫಲಿತಗಳು :

ಈಗಾಗಲೇ ತಿಳಿಸಿರುವಂತೆ ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನವು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸ್ವರೂಪವನ್ನು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಿದ ಸಂಗತಿಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಸಾಧನಗಳ ಮೂಲಕ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ಇರುವ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅಧ್ಯಾಯ ನಾಲ್ಕರಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು, ಅಧ್ಯಾಯ ಐದರಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು, ಅಧ್ಯಾಯ ಆರರಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು, ಮತ್ತು ಅಧ್ಯಾಯ ಏಳರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೊಡುಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ನಡೆಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಪ್ರಮುಖ ಫಲಿತಗಳನ್ನು ನೀತಿ-ನಿರೂಪಣೆಗೆ ಸಹಾಯಕವಾಗುವಂತೆ ಇಲ್ಲಿ ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಯಾವುದೇ ಸೂಚಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಕರ್ನಾಟಕದ ಉಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗಿಂತ ತೀವ್ರ ಹಿಂದುಳಿದಿರುವುದು ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಫಲಿತವಾಗಿದೆ.

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಯಾವುದೇ ಸೂಚಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಕರ್ನಾಟಕದ ಉಳಿದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗಿಂತ ತೀವ್ರ ಹಿಂದುಳಿದಿರುವುದು ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುವ ಒಂದು

ಪ್ರಮುಖ ಫಲಿತವಾಗಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕುರಿತಂತೆ ಸೂಚಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೂಚಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಇದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸ್ಥಿತಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸ್ಥಿತಿಗಿಂತ ಎಷ್ಟು ಹಿಂದುಳಿದಿದೆ ಎಂಬುವುದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ನೆಲೆಯಿಂದ ಕಂಡು ಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

1.1. ಸಾರಿಗೆ :

'ಹೆಚ್ಚು ರಸ್ತೆಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಗತಿ' - ಯಾವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಪ್ರಗತೀಯು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆಯಾಗಿದೆ. ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ತೀವ್ರಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವಹಿಸುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದೆಯೋ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ಅಷ್ಟೇ ಮಹತ್ವದಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಒಂದು ಪ್ರದೇಶವು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹಿಂದುಳಿದಿರುವಿಕೆಗೆ ಮತ್ತು ಆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗಳ ಮಧ್ಯೆ ನೇರವಾದ ಸಂಬಂಧ ಇದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು, ಇವುಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

1969-70 ರಿಂದ 1997-98 ರ ವಿವಿಧ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲು ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪಾಲಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1997-98 ರಲ್ಲಿ ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಶೇ. 23.6 ರಷ್ಟು ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿರುವ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಶೇ. 15.75 ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಪಡೆದಿರುವುದು ಕೊಷ್ಟಕ 4.13

ರಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಕಾರದ ರಸ್ತೆಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸ್ಥಿತಿಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ.

✡ ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಉದ್ದಳತೆ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1997-98 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿರುವ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಉದ್ದಳತೆ 0.84 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದ್ದರೆ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಅದು 1.04 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದೆ. ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ದರ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಶೇ. 48.60 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಅದು ಶೇ. 85.57 ರಷ್ಟಿದೆ (ನೋಡಿ ಕೋಷ್ಟಕ 4.1).

✡ ರಾಜ್ಯದ ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕುರಿತಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1997-98 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಉದ್ದಳತೆ 5.05 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 5.75 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದೆ. ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಶೇ. 60.16 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಶೇ. 63.53 ರಷ್ಟಿದೆ (ನೋಡಿ ಕೋಷ್ಟಕ 4.3).

✡ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಭೌಗೋಲಿಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವದಿಲ್ಲ. ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಈ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿರುವ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ

ಇದೆ. 1997-98 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಳತೆ 10.67 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 14.78 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಇರುವುದು ಕೋಷ್ಟಕ 4.5 ರಿಂದ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

✡ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1989-90 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ 0.87 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 1.66 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದೆ (ನೋಡಿ ಕೋಷ್ಟಕ : 4.7).

✡ ಅತ್ಯಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಕರ್ನಾಟಕದಂತಹ ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇತುವೆಯಾದ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು 1969-70, 1979-80, 1989-90 ಮತ್ತು 1997-98 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1997-98 ರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿರುವ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಉದ್ದಳತೆ 16.41 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಇದ್ದರೆ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಅದು 21.41 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದೆ (ಕೋಷ್ಟಕ : 4.9 ನೋಡಿ).

✡ ಸ್ಥಳೀಯ ಜನತೆಯ ದಿನನಿತ್ಯದ ಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಭಾವ ಬೀರುವ ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳು (ನೀರಾವರಿ, ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತಿ, ಪುರಸಭೆ, ತಾಲೂಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ ರಸ್ತೆಗಳು) ವಿವರವನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 4.11 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ

ಶೇ. 13 ರಷ್ಟಿದೆ. ಮತ್ತು ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ರಸ್ತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಉಳಿದೆಲ್ಲ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿದೆ. 1997-98 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ 16.26 ಕಿ. ಮೀ. ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ (28.70 ಕಿ. ಮೀ) ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕೆಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವುದು ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕಂಡು ಬಂದ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆ - ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಡುವೆ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅಸಮಾನತೆಯ ಅಂತರಗಳಿವೆ.

✡ ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕಿಂತಲೂ, ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾದ ಸನ್ನಿವೇಶ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿದೆ. 1997-98 ರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪಾಲು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇ. 26 ಮತ್ತು ಶೇ. 13 ರಷ್ಟಾದರೆ ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಪಡೆದ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಪ್ರಮಾಣ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇ. 19.08 ಮತ್ತು ಶೇ. 12.35. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಪಡೆದ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಪ್ರಮಾಣ ಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇ. 36.78 ಮತ್ತು ಶೇ. 31.70, ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಪಡೆದಿರುವ ಪ್ರಮಾಣವು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇ. 34 ಮತ್ತು ಶೇ. 27 ರಷ್ಟಿದೆ (ನೋಡಿ ಕೋಷ್ಟಕ 4.14).

✡ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರಕಾರದ ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದೆ. ಇದು ಕರ್ನಾಟಕದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿ ಉತ್ತಮವಾಗಿಲ್ಲ.

✡ ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ ಎಂಬುವುದನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 4.17 ರಿಂದ ಕಂಡು ಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

✡ ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ (1970-71 ರಿಂದ 1999-2000) ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಬಸ್ಸು ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಬಸ್ಸ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವುದಿಲ್ಲಾ. 1999-2000 ದ ಅವಧಿ ಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ 5222 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ 3759 ರಷ್ಟಿದೆ (ಕೋಷ್ಟಕ 4.19ನೋಡಿ).

✡ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿನ ಶೇಕಡವಾರು ಪ್ರಮಾಣ ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1999-2000 ದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 23 ರಷ್ಟನ್ನು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಅದು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶೇ. 37 ರಷ್ಟು ಇರುವುದು. ಕೊಷ್ಟಕ, 4.21 ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಿದೆ.

✡ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕೆ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದೆಂದು

ಕೋಷ್ಟಕ, 4.23 ತಿಳಿಸುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಪಾಲು ಶೇ. 17 ರಷ್ಟಾದರೆ ಅದು ಬೆಳಗಾಂವ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶೇ. 49 ರಷ್ಟಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗಗಳು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಗೊಂಡಿವೆ. ರಾಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಬೆಳಗಾವಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಕೆಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. 1970 - 2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನೆಯ ಅಂತರಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆಯು ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತರಣೆಯಿಂದಾಗಿ ಜಗತ್ತಿನಾದ್ಯಂತ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕ್ರಾಂತಿ ಸಂಭವಿಸಿದೆ. ಹಾಗೂ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರ / ರಾಜ್ಯದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ರೈಲ್ಯು ಸಾರಿಗೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ರಾಜ್ಯದ ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗಿಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿದೆ.

✡ 1969-70 ರಿಂದ 1999-2000 ದ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಹೊಂದಿರುವ ಮಿಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1999-2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ 0.04 ಕಿ. ಮೀ. ಮೀಟರ್‌ಗೇಜ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 0.29 ಕಿ. ಮೀ. ರಷ್ಟಿದೆ (ಕೊಷ್ಟಕ: 4.25 ನೋಡಿ).

✡ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಸ್ಥಿತಿಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತಲೂ ಉತ್ತಮವಾಗಿದೆ. 1999-2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ 1. 58 ಕಿ. ಮೀ. ಬ್ರಾಡ್ ಗೇಜ್

ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 1.41 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದೆ. ಇದೊಂದು ಸ್ವಾಗತಕರವಾದ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ.

✡ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೋಷ್ಟಕ 4.29 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. 1969-70 ರಿಂದ 1999-2000 ದ ವರೆಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಹೊಂದಿರುವ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಇತ್ತೀಚಿನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ 1.63 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟು ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ ಇದ್ದರೆ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 1.70 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದೆ. ಹಾಗೂ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸ್ಥಿತಿ ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿಲ್ಲ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ರೈಲ್ವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ, ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಕೋಷ್ಟಕ, 4.30 ರಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ರೈಲ್ವೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಕುರಿತು ವಿವರವನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ಒಟ್ಟು ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ (1969-70 ರಿಂದ 1999-2000) ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯು ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1999-2000 ದಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗಿರುವ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಳತೆ 0.75 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದೆ. ಆದರೆ ಅದು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 1. 58 ಕಿ. ಮೀ. ಗಳಷ್ಟಿದೆ. 1970-2000 ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ರೈಲ್ವೆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಕುರಿತಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿದೆ.

1.2. ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ :

ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಂದರೆ ಸುದ್ದಿಗಳ ಸಂಚಾರ ಅಥವಾ ವರ್ಗಾವಣೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನೆಗಳಾಗಿವೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಚೆಯು ಪ್ರಮುಖವಾಗಿದೆ. ಇನ್ನೂ ಆಧುನಿಕತೆಯ ಗಾಳಿ ಸೋಂಕದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅಂಚೆಯೇ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ದೂರವಾಣಿಯು ಆಧುನಿಕತೆ ಕೈಗಾರೀಕರಣ ಮತ್ತು ನಾಗರೀಕರಣ ಸೂಚಿಯಾಗಿದೆ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ದೂರವಾಣಿಗಳಿಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸ್ಥಿತಿ ಅತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿದೆ.

✡ 1971-2001 ರ ಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಪ್ರಮಾಣ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಗಿಂತ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆ ದರ ಶೇ. 16.43 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಶೇ. 20.55 ರಷ್ಟಿದೆ (ಕೋಷ್ಟಕ 5.1 ನೋಡಿ).

✡ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತವನ್ನು ಕೊಷ್ಟಕ 5.3 ರಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿದೆ. 1970-71, 1980-81 ಮತ್ತು 1990-91 ರ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಅನುಪಾತ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಬೆಳಗಾಂವ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಪಾತ ಹೊಂದಿದೆ.

✡ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 100 ಚ. ಕಿ. ಮೀ.ಗೆ ಇರುವ

ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 4.28 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 15.15 ರಷ್ಟಿದೆ (ನೋಡಿ ಕೋಷ್ಟಕ : 5.5).

✡ ರಾಜ್ಯದ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಎಲ್ಲಾ (1990-91 ಮತ್ತು 2000-01) ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಶೇ. 8.39 ರಷ್ಟಿದೆ. ಅದು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯೂ ಶೇ. 48.18 ರಷ್ಟಿದೆ.

✡ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ 1971-2001 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಗಳು ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ನಡುವೆ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ವಿಭಾಗಗಳ ನಡುವೆ ತೀವ್ರಗೊಂಡಿವೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ನಡುವಿನ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ರಾಯಚೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಿತಿಯು ಇದಕ್ಕೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿದೆ. ಕೊಷ್ಟಕ 5.4 ರಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿರುವಂತೆ 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ ರಾಯಚೂರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ 5583 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ 4441 ರಷ್ಟಿದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂಬುವುದು ಕೋಷ್ಟಕ 5.9 ರಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

✡ 1970-71, 1980-81, 1990-91 ಮತ್ತು 2000-01, ಈ ನಾಲ್ಕು ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ದೂರವಾಣಿಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು 1970-71 ರಲ್ಲಿ ಶೇ. 6.80 ರಷ್ಟಿದ್ದದ್ದು 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಅದು

ಶೇ. 8.27 ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಶೇ. 18 ರಷ್ಟಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ದೂರವಾಣಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿದೆ.

✡ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಾವಧಿ ಯಲ್ಲಿ ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದೆ. 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ದೂರವಾಣಿಗೆ ಇರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರಮಾಣ 51 ಇದ್ದರೆ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 23 ಇದೆ.

✡ ಅಧ್ಯಯನದ ನಾಲ್ಕು ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ 1000 ಚ. ಕಿ. ಮೀ. ಗೆ ಇರುವ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ 9.83 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ 13.02 ರಷ್ಟಿದೆ (ನೋಡಿ ಕೋಷ್ಟಕ 5.13).

ಹೈದರಾಬಾದ್ -ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯು ದೂರವಾಣಿ ಮತ್ತು ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗಿಂತ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿ ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ.

1.3. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ :

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಬೇಕಾಗುವ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯು ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಸಾಧನವಾಗಿದೆ. ಒಂದು ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಬಳಸುವ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಪ್ರಮಾಣವು ಆ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಮಹತ್ವದ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸೂಚಿಯಾಗಿದೆ. ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆ ಇಲ್ಲದೇ ಆಧುನಿಕ ಜಗತ್ತಿನ ಯಾವ ರಾಷ್ಟ್ರವು ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎಂಬುವುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಪಡೆದಿರುವ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಬಳಕೆಯು

ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಈ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ.

✡ 1970-71, 1980-81 ಮತ್ತು 2000-01 ರ ಕಾಲಾವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಶೇಕಡಾ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 2000-01 ರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಶೇಕಡಾ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಶೇ. 97.80 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಶೇ. 98.84 ರಷ್ಟಿದೆ (ನೋಡಿ ಕೋಷ್ಟಕ 6.1).

✡ ಕೋಷ್ಟಕ 6.3 ಮತ್ತು 6.5 ರಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪ್‌ಸೆಟ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಣೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅದು ಶೇ. 13 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶೇ. 39 ರಷ್ಟಿದೆ. ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಶೇಕಡಾ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 2000-01 ರಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಶೇ. 2.38 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ, ಅದು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಶೇ. 3.58 ರಷ್ಟಿದೆ.

✡ 2000-01 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸಿದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಕೆ ಮಾಡಿದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ

ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಒಟ್ಟು ಕೃಷಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಕೆ ಮಾಡಿದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 16 ರಷ್ಟು ಮತ್ತು ಒಟ್ಟು ಕೈಗಾರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬಳಸಿದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಶೇ. 15 ರಷ್ಟನ್ನು ಮಾತ್ರ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ಬಳಸಿದ್ದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಶೇ. 40 ಮತ್ತು ಶೇ. 48 ರಷ್ಟನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿದೆ (ನೋಡಿ ಕೋಷ್ಟಕ 6.7).

✡ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದನ್ನು ಕೊಷ್ಟಕ, 6.9 ರಿಂದ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. 2000-01 ರಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಶೇ. 12.66 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶೇ. 49.37 ರಷ್ಟಿದೆ.

ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯಾವದೇ ಸೂಚಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕೆಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರುವುದು ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ತಿಳಿದು ಬರುತ್ತದೆ. ಇದೊಂದು ಅಸಂತೋಷಕರವಾದ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ.

ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ಗ್ರಾಮ ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣಗಳು ಕುರಿತಂತೆ ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿ ಹೊಂದಿದ್ದರೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದ ನೀರಾವರಿ ಪಂಪ್ ಸೆಟ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಭ ಪಡೆದ ಶೇಕಡವಾರು ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಕುರಿತಂತೆ ಬೀದರ್ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಉತ್ತಮ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿವೆ (ಕೋಷ್ಟಕ 6.2 ಮತ್ತು 6.6 ನೋಡಿ).

1.4. ರಾಜ್ಯದ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೊಡುಗೆ :

ಆರ್ಥಿಕ ರಚನೆಯ ಮೂರು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ರಾಜ್ಯದ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ವಲಯದ ಕೊಡುಗೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ದ್ವಿತೀಯ ಮತ್ತು ತೃತೀಯ ವಲಯಗಳ ಕೊಡುಗೆ ಅಧಿಕವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ

ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ವರಮಾನ ರಾಜ್ಯದ ವರಮಾನಕ್ಕೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಕೊಡುಗೆ ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ.

- ✡ ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಅವಧಿಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಇತರ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1990-91 ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಶೇ. 15.08 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶೇ. 40.34 ರಷ್ಟಿದೆ. ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ (ನೋಡಿ ಕೋಷ್ಟಕ : 7.1).

- ✡ 1970-71 ರಿಂದ 1998-99 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. 1998-99 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಶೇ. 9.70 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶೇ. 43.39 ರಷ್ಟಿದೆ. 1971-90 ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ (ನೋಡಿ ಕೊಷ್ಟಕ : 7.3).

- ✡ ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ವರಮಾನದಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. 1998-99 ರಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಪಾಲು ಶೇ. 11.8 ರಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಅದು ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಶೇ. 45.59 ರಷ್ಟಿದೆ. ಹಾಗೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ವರಮಾನದ ಶೇಕಡವಾರು ಬೆಳವಣಿಗೆ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ (ನೋಡಿ ಕೋಷ್ಟಕ, 7.5).

ಅಧ್ಯಯನದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲ ಘಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಪೈಕಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಅಧಿಕ ಪಾಲು ಹೊಂದಿವೆ.

ಭಾಗ – 2

ನಿರೂಪಣಾ ಸಲಹೆ –ಸಮಾಧಾನಗಳು

ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ಕಂಡುಕೊಂಡ ಫಲಿತಾಂಶಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ರೂಪ ರೇಷಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ನೀಡಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ನಮ್ಮ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯತಂತ್ರವು ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ರಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗಿಂತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಎಲ್ಲಾ ಮಾನದಂಡಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಅತ್ಯಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿರುವುದು ಇಲ್ಲಿನ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯತಂತ್ರದ ಅವಶ್ಯವಿದೆ ಎಂಬುದು ವಾಸ್ತವ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಂಬಂಧಿ ಸೂಚಿಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಹಿಂದುಳಿದಿರುವುದು ಸ್ಪಷ್ಟ. ಈ ಅಂತರವನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕಾದರೆ ವಿಶೇಷ ಪ್ರಯತ್ನದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ಎರಡು ಸಂಗತಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ನೀಡಬೇಕು.

1. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸಾರಿಗೆ - ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಬೇಕು.
2. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಪ್ರಗತಿಯು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟ ಮತ್ತು ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿರುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

1. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ :

ಅಖಂಡ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸಮಾನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಕಾಯ್ದುಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲಾ. ಕಾರಣ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವಿಶೇಷ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಕಾರ್ಯತಂತ್ರ ರೂಪಿಸಲು ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ನೀಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಯಾವುದೇ ಸೂಚಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶ ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಹಿಂದುಳಿದಿರುವುದು ನಮ್ಮ ಅಧ್ಯಯನ ಸ್ಪಷ್ಟ ಪಡಿಸಿದೆ. ಇದು ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕೃಷಿ, ಕೈಗಾರಿಕೆ, ವಾಣಿಜ್ಯ, ವ್ಯಾಪಾರ ಹಿಂದುಳಿಕೆಯ ಸಂಕೇತವಾಗಿವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ನೀಡಬೇಕು. ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ತಾಲೂಕ ಮಟ್ಟದ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೂಲಕ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಕೊರತೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಬೇಕು.

2. ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ:

ಯಾವುದೇ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ತೀವ್ರಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳು, ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಇತರ ರಸ್ತೆಗಳು ಇವುಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡಂತೆ ಒಟ್ಟು ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದಳತೆಯಲ್ಲಿ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶವು ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳು ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆ ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ಅಸಮತೋಲನ ನಿವಾರಿಸಬೇಕಾದರೆ ಕೆಳಗಿನ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

✡ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಸರ್ಕಾರವು ಬೀದರ್‌ದಿಂದ ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣದವರೆಗಿನ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನಾಗಿ ಮಾರ್ಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಉದ್ದೇಶಿಸಿದೆ. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ತ್ವರಿತಗತಿಯ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು.

✡ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬನೆಯಾಗಿದೆ. ಹಾಗೂ ಬಾಂಬೆ-ಹೈದರಾಬಾದ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾದಿಂದ ಎಪ್ಪತ್ತು ಕಿ. ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಹಾಯ್ದುಹೋಗಿದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಾದಿಂದ ಎಪ್ಪತ್ತು ಕಿ. ಮೀ. ಹೆದ್ದಾರಿ ನಿರ್ಮಿಸಿ ಬಾಂಬೆ - ಹೈದರಾಬಾದ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ವಿಶೇಷ ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕು.

✡ ಕೊಪ್ಪಳದಿಂದ ರಾಯಚೂರವರೆಗಿನ ಪ್ರಮುಖ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಲು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇದು ಈ ಭಾಗದ ಕೃಷಿ, ವ್ಯಾಪಾರ ಅಬಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಹಾಯಕವಾಗುತ್ತದೆ.

✡ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಪ್ರಕಾರದ ರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದಳತೆಯು ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಸರಾಸರಿ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಸಮನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಒಂದು ಕಾರ್ಯತಂತ್ರ ರಚಿಸಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಏರಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು.

✡ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಖಾಸಗಿ ವಲಯಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು.

✡ ರಾಜ್ಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಆಧ್ಯತೆ ನೀಡಬೇಕು.

✡ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಎಲ್ಲಾ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೂ ಬಸ್ಸ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಬೇಕು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು.

✡ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಡಿಪೋಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು.

✡ ಮುನಿರಾಬಾದ್‌ದಿಂದ ಮೆಹಬೂಬನಗರದವರೆಗೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಕೈಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಆದಷ್ಟು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯಲ್ಲಿ ತರಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಗಂಗಾವತಿ, ಸಿಂಧನೂರ ಮತ್ತು ಮಾನವಿ ತಾಲೂಕಗಳು ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತವೆ.

✡ ರಾಯಚೂರದಿಂದ ಗದಗ್ ಮತ್ತು ಬೀದರ್-ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ನಡುವೆ ಹೊಸ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಯಲ್ಬುರ್ಗಾ, ಕುಷ್ಟಗಿ, ಗಂಗಾವತಿ, ಸಿಂಧನೂರ, ಮಾನವಿ ತಾಲೂಕುಗಳ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಸಾಧ್ಯ.

✡ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾದಿಂದ ವಾಸ್ಕೋಗೆ ಹೊಸ ರೈಲ್ವೆಸಂಚಾರ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕು.

✡ ಗುಂತಕಲ್- ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಿಟರ್ ಗೇಜ್‌ಗಳನ್ನು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿಸಿ ಕೊಪ್ಪಳ, ಹೊಸಪೇಟ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ತಾಲೂಕಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

3. ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ :

ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುವ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿಯ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳು ಈ ಅಧ್ಯಯನದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬಂದಿವೆ. ಇದರ ನಿವಾರಣೆಗಾಗಿ ಕೆಲವೊಂದು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

✡ ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನತೆಯ ಮುಖ್ಯ ಸಂಪರ್ಕವೆಂದರೆ ಅಂಚೆ - ಕಚೇರಿಗಳು. ಈ ಅಂಚೆ ಜಾಲವನ್ನು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಿ ಜನರಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಬೇಕು.

✡ ದೂರವಾಣಿಗಳು ಆಧುನಿಕತೆಯ ಸಂಕೇತ. ಆದರೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗವು ದೂರವಾಣಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಉಳಿದೆಲ್ಲಾ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಅತಿ ಹಿಂದುಳಿದ ವಿಭಾಗವಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ದೂರವಾಣಿಯನ್ನು ಈ ವಿಭಾಗದ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಿಸಿ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರದ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸ

ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಈ ಭಾಗದ ವ್ಯಾಪಾರ ಕೈಗಾರಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪೂರಕ ವಾತಾವರಣ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುತ್ತದೆ.

4. ವಿದ್ಯುತ್ ವಲಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ:

ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಉತ್ಪಾದನೆ ಜೀವನ ಮಟ್ಟವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಒಂದು ಮೂಲ ಅಗತ್ಯತೆಯಾಗಿದೆ. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನೇರವಾಗಿ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಶಕ್ತಿ ಎಂದರೆ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ. ಆದರೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಬಳಕೆಯು ಉಳಿದೆಲ್ಲ ವಿಭಾಗಗಳಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ವಿದ್ಯುತ್ ಕೊರತೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಬೇಕು.

- ✡ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ವಿಭಾಗದ ಎಲ್ಲಾ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಎಲ್ಲ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೂ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಭರವಸೆಯನ್ನು ನೀಡಬೇಕು.
- ✡ ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮತ್ತು ವಿತರಣೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವಲಯಕ್ಕೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಕಾಲವಾಗಿದೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬಳ್ಳಾರಿ- ಹೊಸಪೇಟ ಗಣಿ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿಯ ವಿದ್ಯುತ್ ಕೊರತೆಯ ನಿವಾರಣೆಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನೆ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕು.
- ✡ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಪ್ರಮುಖ ಪರ್ಯಾಯ ಮೂಲಗಳಾದ ಜಲ, ಗೋಬರ್ ಅನೀಲ, ಗಾಳಿ ಶಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಸೌರ ಶಕ್ತಿ ಉಪಯೋಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒತ್ತಡ ಹಾಕುವುದು ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ.
- ✡ ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ವಿದ್ಯುತ್ ಬಳಕೆಯ ಪಾಲು ಕನಿಷ್ಟ ಶೇ. 20 ರಷ್ಟು ಆಗಬೇಕು. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಶೇ. 20 ರಷ್ಟು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಿಡಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಕೃಷಿ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅವಕಾಶ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ.

✡ ರಾಯಚೂರು ಥರ್ಮಾಲ್ ವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಉತ್ಪಾದನಾ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಬಳಸಲು ಹೆಚ್ಚಿನ ಆಧ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕು.

5. ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮಾರ್ಗ :

ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನಡೆಯುವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಂತೆ ಸದರಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಬಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಂಡರೆ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಒಯ್ಯಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಜನರ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಕೈಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಹಾಗೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಒಂದು ಜನಾಂದೋಲನ ಮೂಲಕ ನಡೆಯಬೇಕು. ಜನಾಂದೋಲನ ಮೂಲಕ ಜನರಲ್ಲಿ ಅಬಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಜ್ಞೆಯನ್ನು ಬೆಳೆಸಿದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅಸಮಾನತೆ ಎಂಬುದು, ಕೇವಲ ಪ್ರದೇಶ-ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಡುವಿನ ಅಸಮಾನತೆ ಅಂತರಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸುವುದೊಂದೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವಾಗಬಾರದು. ಯಾವ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಹಿಂದುಳಿದಿದೆ ಎಂದು ಪರಿಗಣಿಸುತ್ತವೆಯೋ ಆ ಪ್ರದೇಶದೊಳಗೆ ಇರುವ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವ ಕೆಲಸ ನಡೆಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಅಧ್ಯಯನದಿಂದ ಕಂಡುಕೊಂಡ ಪ್ರಮುಖ ಫಲಿತಗಳ ಆಧಾರದಿಂದ ನಮ್ಮ ಸಲಹೆ ಎಂದರೆ, ಹೈದರಾಬಾದ್ - ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದ ತೀವ್ರ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯಬೇಕು. ಭೌತಿಕ ಮೂಲಭೂತ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಸಾರಿಗೆ, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ನೀಡಬೇಕು.

ಗ್ರಂಥ ಸೂಚಿ

ಗ್ರಂಥ ಸೂಚಿ

ಕನ್ನಡ ಗ್ರಂಥಗಳು ಮತ್ತು ಲೇಖನಗಳು :

1. ಅಜೀಜ್, ಅಬ್ದುಲ್ ಮತ್ತು ವಾಸುಕಿ ಕೆ. ಜಿ. (ಸಂ) (1997), ಕರ್ನಾಟಕದ ಆರ್ಥಿಕತೆ, ಪ್ರಸಾರಾಂಗ ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ.

2. ಕುಷ್ಟಗಿ, ವಸಂತ (1999), ನಿಜಾಂ ಅರಸು ಮನೆತನದ ಇಣುಕು ನೋಟ, ಸಂಯುಕ್ತ ಕರ್ನಾಟಕ, 24, ನವ್ಹೆಂಬರ್, 1999.

3. ಚಂದ್ರಶೇಖರ, ಟಿ. ಆರ್. (1993), ಅಬಿವೃದ್ಧಿ ವಿಮಾಂಸೆ, ಪ್ರಸಾರಾಂಗ, ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ.

4. ಚಂದ್ರಶೇಕರ, ಟಿ. ಆರ್, (ಸಂಯೋಜಕರು 1999), ಜಿಲ್ಲಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಧ್ಯಯನ : ಕೊಪ್ಪಳ ಪ್ರಸಾರಾಂಗ, ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ.

5. ಚಂದ್ರಶೇಖರ, ಟಿ. ಆರ್ (ಸಂಯೋಜಕರು 1999), ಕರ್ನಾಟಕ ಅಬಿವೃದ್ಧಿ ಮಾಹಿತಿ ಕೋಶ, ಪ್ರಸಾರಾಂಗ, ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ.

6. ವಿಷಯ ವಿಶ್ವಕೋಶ (1979), ಕನ್ನಡ ಅಧ್ಯಯನ ಸಂಸ್ಥೆ, ಮೈಸೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಮೈಸೂರು.

7. ಅಬಿವೃದ್ಧಿ ಅಧ್ಯಯನ (2002), ಪ್ರಸಾರಾಂಗ, ಕನ್ನಡ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಹಂಪಿ.

8. ಕೃಷ್ಣ ಜೆ. (2000), ಮಾನವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಆಯಾಮಗಳ ಅಧ್ಯಯನ, ಅಪ್ರಕಟಿತ ಪಿಎಚ್. ಡಿ. ಮಹಾ ಪ್ರಬಂಧ.

9. ಡಾ. ಸೂರ್ಯನಾಥ ಕಾಮತ್ (1997), ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಸಂಗ್ರಾಮದ ಸ್ಮೃತಿಗಳು : ಪಿ. ಪಿ. 771.

10. ನಿರ್ದೇಶಕರು (1991), ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಲಾಟರಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಸರಕಾರ, ಬೆಂಗಳೂರು.

11. ನಿರ್ದೇಶಕರು (2002), ಸಣ್ಣ ಉಳಿತಾಯ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಲಾಟರಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಸರಕಾರ, ಬೆಂಗಳೂರು.

12. ಕರ್ನಾಟಕ ವಿದ್ಯುತ್ ಪ್ರಸರಣ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ (2000-2001), ವಾರ್ಷಿಕ ಆಡಳಿತ ವರದಿ, ಬೆಂಗಳೂರು.

I. BOOKS:

Abdul Aziz and Sudhir Krishna : **'Regional Development; Problems and Policy Measures, Concepts,'** New Delhi, 1996.

Agarwala, A.N. and Singh S.P. (Eds): **'Economics of Underdevelopment,'** Oxford University Press, Bombay, 1958.

Baur P.T. : **'Dissent on Development Studies and Debates on Economic Development',** Vikas, New Delhi, 1973.

Bhatngar, K. P. : **'Transport in Modern India',** Kishore Publishing House, Kanpur, 1970.

Bigham and Roberts : **'Transportation',** McGraw Hill Book Co. Ltd., New York.

Chand, Mahesh and Puri V.K. : **'Regional Planning in India',** Allied, New Delhi, 1983.

Cirncross, A.K. : **'Factors in Economic Development',** George Allen and Unwin, London, 1962.

Dadibhavi, R. V. : **'Inter-District Variations in Income, Production, Industrial Structure in Karnataka State', Ph.D. Thesis,** M.S. University, Baroda. 1983.

Desouza, Victor : **'Development Planning and Structural inequalities'** Stage, New Delhi.

Dholakia, R. H. : **'Regional Disparity in Economic Growth in India',** Himalaya Publishing House, Delhi, 1985.

Dre'ze, Jean and Sen, Amartya (Eds): **'Indian Development: Selected Regional Perspectives'**, OUP, Delhi, 1996.

Gadgil, D. R. (1971) : **'Industrial Evolution in India' 1860-1939**, Oxford University Press, Bombay, 1971.

Ganesan, S. : **'Infrastructure Development and Financing'**, Kanishka Publishers, New Delhi, 2001.

Healey, J.M. : **'The Development of Social Overhead Capital in India; 1950-60'**, Oxford University Press, Bombay.

Hirschaman, A.O. : **'The Strategy of Economics Development'** New Haven Yale University Press, U.S.A. 1959.

Jalan, B. (Ed.) : **'The Indian Economy Problems and Prospects,'** Penquim, New Delhi, 1993.

Joshi, B. M. : **'Infrastructure and Economic Development in India,'** Ashish, New Delhi, 1982.

Kindleberger, C.P. : **'Economic Development;'** McGraw Hill, New York, 1958.

Koteswara Rao, T. : **'Regional Planning Resources and Rural Development in India;'**Ghugh Publications, Allahabad – India, 1990.

Kuznets, S. : **'Modern Economic Growth, Rate Structure and Spread'**, Oxfords and IBH Publishing Co., New Delhi, 1966.

Lewis, W. Arthur : **'Theory of Economic Growth'**, George Allen and Unwin, London, 1955.

Mahajan, O. P. : **'Economic Planning and Regional Development in India,'** Ess Ess Publications; New Delhi, 1982.

Mahajan, Y. S. : **' Industrialization of Karnataka;'** Karnataka Chamber of Commerce, Hubli, 1950.

Mandal, S. K. : **'Regional Disparities and Imbalances in India's planned Economic Development',** Deep & Deep Publications, New Delhi, 1987.

Meier G. M. : **'Leading Issues in Economic Development' (Fourth Edition),** Oxford University Press, New York, 1984.

Meier, G.M. and Boldwin, R.E. : **'Economic Development Theory, History and Policy,'** Asia Publishing House, New Delhi, 1957.

Mishra, G. P. and Joshi A. : **'Regional Structure of Development and Growth in India',** Vol. II, Ashish Publishing House, New Delhi, 1985.

Misra, R.P. Sundaram, K.V. and Prakasa Rao V.S.L. : **'Regional Development planning in India';A New Strategy,** Vikas, Delhi, 1974.

Myrdals, G. : **'Asian Drama–An Enquiry into the Poverty of Nations;'** PenguinBooks Ltd., Harmods worth, England,1968.

Myrdals, G. : **'Economic Theory and Underdeveloped Regions',** Gerald Duch Worth, 1957.

Navin, Ed war : **'Capital Fund in Under-Developed Countries'**, 1961.

Nurkse, R. : **'Problems of Capital in Underdeveloped Countries;'** Basil Black,Oxford, 1955.

Panduranga Rao, D. : **'Trends in Indian Transport System'** Inter – India Publications, New Delhi, 1985.

Patnaik, S. C. : **'Economics of Regional Development and Planning in Third World Countries'**, Associated, New Delhi, 1981.

Rajeev, P.V. and Nair. C.K.G. : **'India The Emergiong Economic Super Power;'** Deep and Deep Publications Pvt. Ltd., New Delhi, 1998.

Rajkishor Meher : **'Development Disparities in a Backward Region, (A District Level Analysis)'**, A.P.H., Publishing Corporation, New Delhi, 1999.

Rao, Hemlata : **'Regional Disparities and Development in India'**, Ashish Publishing House, New Delhi, 1984.

Rao, V. K. R. V. : **'Value and Economic Development: The Indian Challenge'**, Vikas, New Delhi,1971.

Rao, V.G. : **'Regional Variations in Public Services: Structure, Growth and Determinants, Regional Structure of Development and Growth in India;'** Ashish (Publ.) New Delhi, 1989.

Rostow, W.W. : **'The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto;'** Cambridge University Press, 1962.

Rostow, W.W. : **'World Economy, History and Prospects',** Macmillan, London, 1978.

Sen, A. K. : **'On Economic Inequality;'** Oxford University Press, Delhi, 1983.

Sen, Amartya : **'Inequality Re-examined;'** OUP, New York, 1992.

Seshadri, B. : **'Industrialization and Regional Development, Concept'**, New Delhi, 1991.

Smith, Adam : **'Wealth of Nations',** Adam and Charles Black, Edinborough, 1983.

Sreekantaradhya, B.S. (Ed.) : **'Regional Dispersal of Industries and Industrial Development;'**Deep & Deep, New Delhi. 1985.

Subha Rao, K. : **'Institutions, Infrastructure and Regional Variations in India's Agriculture, Input Delivery System'** Institute of Economic Growth, India, 1983.

Sundrum, R.M. : **'Development Economics – A Frame Work for Analysis and Policy'**, John Deley & Sons, England, 1983.

Tewari, R. T. : **'Changing Pattern of Development in India'**, Ashish Publishing, House, New Delhi, 1985.

Uppal, J. S. : **'India's Economic Problems;'** Tata Mcgraw Hill Co., New Delhi, 1975.

Weiner, M. : **'Sons' of the Soil'**, Oxford University Press, New Delhi, 1978.

Williamson Harold F. and Buttric John (Eds.) : **'Economic Development: Principles and Patterns;'** Pentice Hall & Co., New Delhi, 1964.

Youngson, A. J. : **'Overhead Capital – A study in Development Economics'**, Edinborough, 1967.

II) ARTICLES:

Abdul Shaban and L. M. Bhole : **"Development and Disparities in Maharashtra-A Spatiotemporal Analysis"**, *Indian Journal of Regional Science.* Vol. XXXI, No.1, 1999, PP. 56-73.

Agarwal, A. K. : **"Energy Perspective : A Study of North East India"** *Southern Economist, January,* 15 and February 1, 1989. PP. 11-15.

Ajit Kumar Singh : **"Inter-State Disparities in Per Capita State Domestic Product in India Trends and Causes"** Artha Vijnana, Vol. XLI, No.2, 1999. PP. 110-124.

Alexandar, K. J. W. : **"Some Economic Problems of Transport Industry"**, *The Chartered Institute of Transport Journal;* Vol. 36, No.12. PP. 306.

Anju Kohli and Hansa Jain : **"Inter-Regional Disparities in the Level of Socio-Economic Development in Tribal Sub Plan (T.S.P.) Area of Rajasthan"**– *Indian Journal of Regional Science.* Vol. XXXI, No.1. 1999, PP. 46-55.

Bajpai A. D. N., Ragini Mehta and Vijay Parihar : **"Disparities in Rural Energy Consumption Consumption in Madhya Pradesh: A District-wise Analysis"** *Indian Journal of Regional Science,* Vol.XXV, No.2, 1993, PP. 99-105.

Bhatia, M. S. : **"Rural Infrastructure and Growth in Agriculture"**, EPW 1999, PP. A43-A47,

Buddhadeb Ghosh and Probirde: "**Role of Infrastructure in Regional Development – A Study over the plan period"**, *EPW.* November 21, 1998. PP. 3039-3047.

Buddhadeb Ghosh, Sugata Marjit and Chivanjib Neog : **"Economic Growth and Regional Divergence in India"**, EPW, 1995,. PP. 1623-1625.

Dadibhavi, R. V. : **"Road Development – A Study in Method of Measurement and Factors of Demand"** (With reference to Karnataka), *Indian Journal of Regional Science,* Vol.XXII, No.1, 1999, PP. 95-102.

Gayathri : **"Role of Infrastructure in the Industrial Development of Karnataka: A District Level Analysis"**, *Artha Vijnana,* Vol. XXXIX, No.2, June 1997, PP. 185-205.

Ghanshyama Mohanty : **"Regional Development in Andhra Pradesh: A District Level Analysis"**, *Indian Journal of Regional Science.* Vol. XXX, No.2, 1999, PP. 68-79.

Joshi, B. M. : **"Decentralized Planning and Balanced Regional Development in Uttar Pradesh: An Emerging Scenario"**, *Indian Journal of Regional Science,* Vol.XXX, No.2, 1998, PP. 39-56.

Kanaga Durai, V. Upadhyaya and G. Tiwari : **"Planning of Rural Roads in India: An Overview of Selection Criteria and its Implications"**, *Indian Journal of Regional Science,* Vol. XXXII, No.2, 2000, PP. 14-41.

Kanagaduvai and Jagadish Chandra: **"Relations Between Regional Development and Infrastructural Facilities – Canonical Correlation analysis"**, *Indian Journal of Regional Science.* Vol.XXVI, No.1. 1994, PP 23-25.

Kanchan Rolee : **"Regional Development and Planning in Madhya Pradesh"**, *Indian Journal of Regional Science,* Vol. XXIII, No.1, 1991,PP. 95-106.

Kantawala and A. S. Rao : **"Sectoral Development in India – An Inter-State Analysis"**, *Indian Journal of Regional Science.* Vol. XXV, No.1, 1992, PP. 27-36.

Karulkar, R. P. : **"Ninth Five Year Plan (1997-2002) and Regional Balance"** *Economic Reforms and the Ninth Five Year Plan,* New Delhi, 1998, PP. 200-233.

Mishra, S. K.and Bajpai, A.D.N. : **"Regional Disparity in Economic Development: A Study of Uttar Pradesh"**Southern Economist, 1991, PP.11-13.

Narayana, M.R. : **"Planning for Karnataka State: Recent Performance and Future Alternatives"**, *Indian Journal of Regional Science,* Vol. XXIX, No.1997, PP. 43-47.

Om Prakash Mathur : **"The Problem of Inter-Regional Disparities– (The Indian Background)"**, *Indian Journal of Regional Science,* Vol-V, No.1, 1973, PP. 137-59.

Rajkishor Meher and Chitrasen Pasayat : **"Development Scenario of Orrissa District: A Temporal Analysis"** *Man and Development,* September, 1995, PP. 83-114.

Ramesh, K. : **"Balanced Regional Development Through Industrial Dispersal",** *Southern Economist,* 1985, PP.16-18.

Rao, S. L. : **"Electricity Reform and Regulation Some Issues",** EPW, June 24, 2002, PP. 2231-2233.

Ric Shand, S.Bhide : **"Sources of Economic Growth Regional Dimensions of Reforms",** EPW, PP. 3747-3753.

Sandivip Kumar Das and Alokesh: **"Regional Inequalities, Economic Growth and Liberalization: A Study of the Indian Economy",** *The Journal of Development Studies,* Vol-32, No.3,1996, PP. 364-360.

Sanjay Kumar Singh : **"Productive Efficiency Across Firms",** *State Road Transport Undertakings.* EPW, 2000, PP. 4269-4275.

Seshadri, B. : **"Industrial Development of North Karnataka: An Inquiry into its Dynamics",***Paper Presented at Karnatak University, Dharwar,* 1997.

Sexena, K.K. and Satyananda Sahoo : **" Infrastructure and Economic Development: A Case of Kanpur City"** *Indian Journal of Regional Science,* Vol. XXX, No.1, 1998, PP. 67-79.

Siddharth Shashtri : **"Regional Disparities in Economic Development of Rajasthan (1961-84)",** *Indian Journal of Regional Science,* Vol- XX, No.1, 1998, PP. 11-28.

Somik, V. Lall : **"The Role of Public Infrastructure Investments in Regional Development",** *Experience of Indian States,* EPW, 1999, PP. 717-725.

Somra, S. S. : **"Regional Disparities in Indian : An Analytical View in Political Economy"** *Journal of India,* Vol.8,1999,PP.132-139.

Sumitra, Gladys : **"SomeAspects of Regional Development: An Inter District Analysis in Sreekankradhya (Ed)",** *Dispersal of Industries and Industrial Development,* Deep and Deep, New Delhi, 1985.

Tiwari, R.T. : **"Economic Infrastructure and Regional Development in India",** *Man and Development,* Vol. VI(1), PP. 63-80.

Tiwari, R.T. : **"Inter-Regional Disparities in Levels of Development (Indian Experience)"** Man and Development, Vol. VI (1), 1983, PP. 17-33.

Verma, S. S. and S. K. Shahi : **"Spatial Pattern of Infrastructural Facilities and Regional Development: A Case Study of Rohilkhand Plain U.P."** *Indian Journal of Regional Science.* Vol. XX, No.2, 1988, PP.-56-60.

Williamson, J. G. : **"Regional Inequality and the Process of National Development: A Description of Patterns Economic Development and Cultural Change",** Vol. 13, No.4, Part-II, 1965, PP. 3-83.

III) REPORTS:

ICSSR : **A Survey of Research in Economics,** Vol. VI, Infrastructure, ICSSR, New Delhi.

Govt. of Karnataka : **Plan for Backward Area Development Gulbarga Division (1981),** Hyderabad Karnataka Development Committee,

Govt. of Karnataka : **Economic Survey (1999-2000),**

Govt. of Mysore : **Mysore State Gazetter Raichur District** (1970).

Govt. of Karnataka : **Karnataka State Gazzetter Bidar District** (1977).

Govt. of Karnataka : **Govt. of Karnataka (1983),** A Profile in Development of Bangalore.

Govt. of Mysore : **Govt. of Mysore (1974-79),** Mysore State Draft Fifth Five Year Plan, Planning Department.

Govt. of Karnataka : **Directorate of Economics and Statistics (1950), District Socio-Economic Indicators,** Bangalore.

Govt of Karntaka : **Bureau of Economics and Statistics** (1970-71).**Statistical Abstract of Karnataka,** Bangalore.

Govt. of Karnataka : **Directorate of Economics and Statistics** (1980-81) Karnataka at a Glance, Bangalore.

Govt. of Karnataka : **Directorate of Economics and Statics (1999-2000),** Karnataka at a Glance, Bangalore.

Govt. of Karnataka : **Directorate of Economics and Statistics (2000-2001),** Karnataka at Glance, Bangalore.

Govt. of Karnataka : **Directorate of Economics and Statistics 91979-80),** Statistical Abstract of Karnataka, Bangalore.

Govt. of Karnataka : **Directorate of Economics and Statistics (1995-96),** Karnataka Economic Review, Bangalore.

Govt. of Karnataka : **Economic Advisers Division Planning Department (1977),** Dynamic Factors in Economic Development, Bangalore.

Oxford University : **"World Development Report, 1994,** Oxford University Press.

M.S.R.T.C. : **Mysore State Road Transport Corporation (1970-71),** Administration Report, Transport House, Bangalore.

K.S.R.T.C. : **Karnataka State Road Transport Corporation (1980-81),** Annual Administration Report, Transport House, Bangalore.

K.S.R.T.C. : **Karnataka State Road Transport Corporation (1990-91),** Administration Report, Transport House, Bangalore.

K.S.R.T.C. : **Karnataka State Road Transport Corporation (1999-2000),** Annual Administration Report, Transport House, Bangalore.

N.W.K.R.C. : **Annual Administration Report,** Central Office, Hubli.

K.S.R.T.C. : **Karnataka State Road Transport Corporation (2000-2001),** Progress at Glance, Planning & Statistical Department, Bangalore.

Govt. of Karnataka : **Directorate of Economics and Statistics (1986),** Estimates of District income in Karnataka, Bangalore.

Govt. of Karnataka : **Directorate of Economics and Statistics (1999),** State Domestic Product Karnataka, Bangalore.

Govt. of Karnataka : **Directorate of Economic and Statistics (2001), State Domestic Product Karnataka,** Bangalore.

Govt. of Karnataka : **Directorate of Economics and Statistics (1994),** Estimates of District Income of Karnataka, Bangalore.